(Tous les Jeudis)

40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

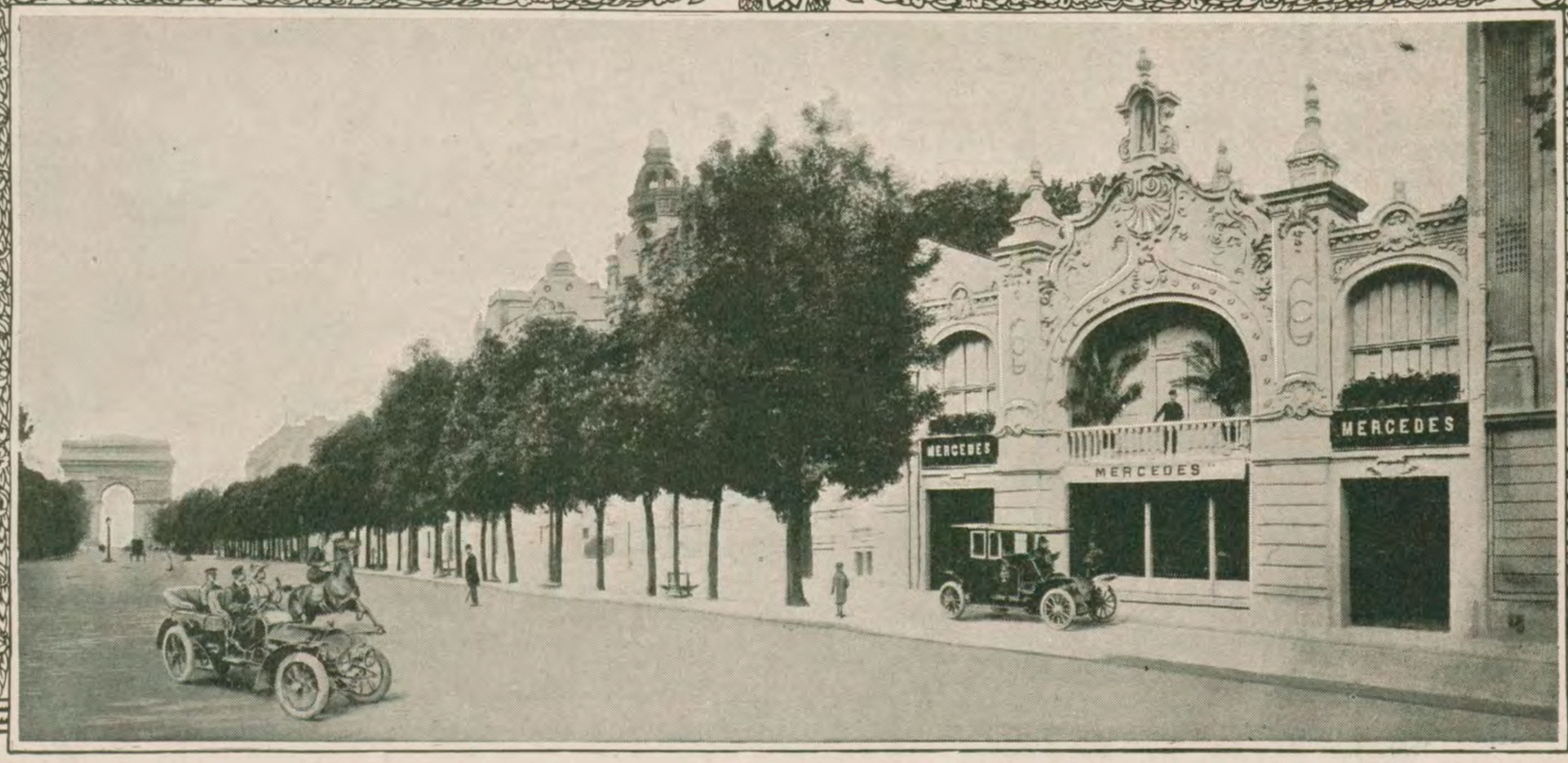
Publications Pierre Lafitte

Mme SARAH BERNHARDT

9, avenue de l'Opéra, Paris

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



DRAEGER

Adresse Télégr: AMCHARLEY PARIS
Téléphone 549-77 509-36

C. L. Charley

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

— Mais je claque de froid, je vais prendre une congestion.
— Oui, mais dans ce cas, une petite saign e vous fera le plus grand bien.

— Une auto qui s'arrête devant la porte...
— Ah! mon Dieu... c'est peut-être M. Rouvier qui vient m'offrir une préfecture!

Filets protecteurs pour cyclistes, sur la Corniche.
— Faites donc attention, vous voyez bien qu'il y a quelqu'un!

M. Rouvier faisant monter le Budget dans son automobile pour lui éviter de nouveaux retards.

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SÛRE des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbas

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 3f50

P. MÉRÉ DE CHANTILLY A ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5f.

franco en Gare: 5f60.

EMBROCATION MÉRÉ

MOTRICINE

" REINE DES ESSENCES "
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

BROSSAULT & Cie importants nég.-propr. demandent *agents* sérieux bonnes relat. Condit. très avantag Vins et cognacs

GLYCÉRINE SAVONNEUSE
SAVON LIQUIDE
délicieusement parfumé.

Conserve la Peau toujours nette et souple en la préservant des ENGELURES et des CREVASSES.
N'est pas caustique comme le Savon noir tout en étant aussi efficace.
L. T. PIVER, PARIS

CRÈME CUIRMOLLINE

Le plus riche des brillants pour chaussures en chevreau glacé noir ou de fantaisie, en veau noir, verni ou couleurs et pour tous les articles en cuir. Elle se fait avec le Parfum du cuir de Russie dans les nuances : *noire, blanche, bleue, brune, champagne, jaune, mordorée, rouge, verte* et *composition spéciale* pour cuir verni et caoutchouc.
Flacon Franco domicile contre 1f25 mandat, contre remboursement 0.40c en sus.
Spécifier la nuance. - CH. KÜGLER, 46, Rue de Moscou, Paris.

Jante Démontable Peter, Brev. s.g.d.g.
Amsterdam-Stockolm Bruxelles-Londres Francfort s.-M.
Pleins — Milan — Peter — Berlin
LE NOUVEAU PNEU
Simplex-Peter
Vienne — Pneus — Zurich — Peter
PARIS
107, r. de Courcelles
Téléphone 546-60

PEAU
AUCUNE MALADIE de la PEAU N'EST INGUÉRISSABLE
Avant de prendre des drogues de toutes sortes soit disant dépuratives plus nuisibles qu'actives
Ecrivez à M. GABORIT, *Pharmacien*, à Lorient
qui envoie **gratis brochure explicative** indiquant le moyen de guérir radicalement toutes Maladies de Peau : **Dartres, Ulcères, Démangeaisons, Eczéma, Boutons**, etc., et **tous vices du sang.** — *A l'appui plus de 5000 Attestations.*
Dépositaire Général du Remède du Dr FONTAN
EN VENTE A PARIS : PHARMACIE MÉTROPOLITAINE, 32, Faubourg Montmartre.

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 428 fig.

Le Refroidisseur Loyal
204, Rue St Maur, Paris

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, Rue St-Honoré, PARIS

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

16 FÉVRIER 1905. — N° 336
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ :
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.

(Cliché Vérascope Richard.)

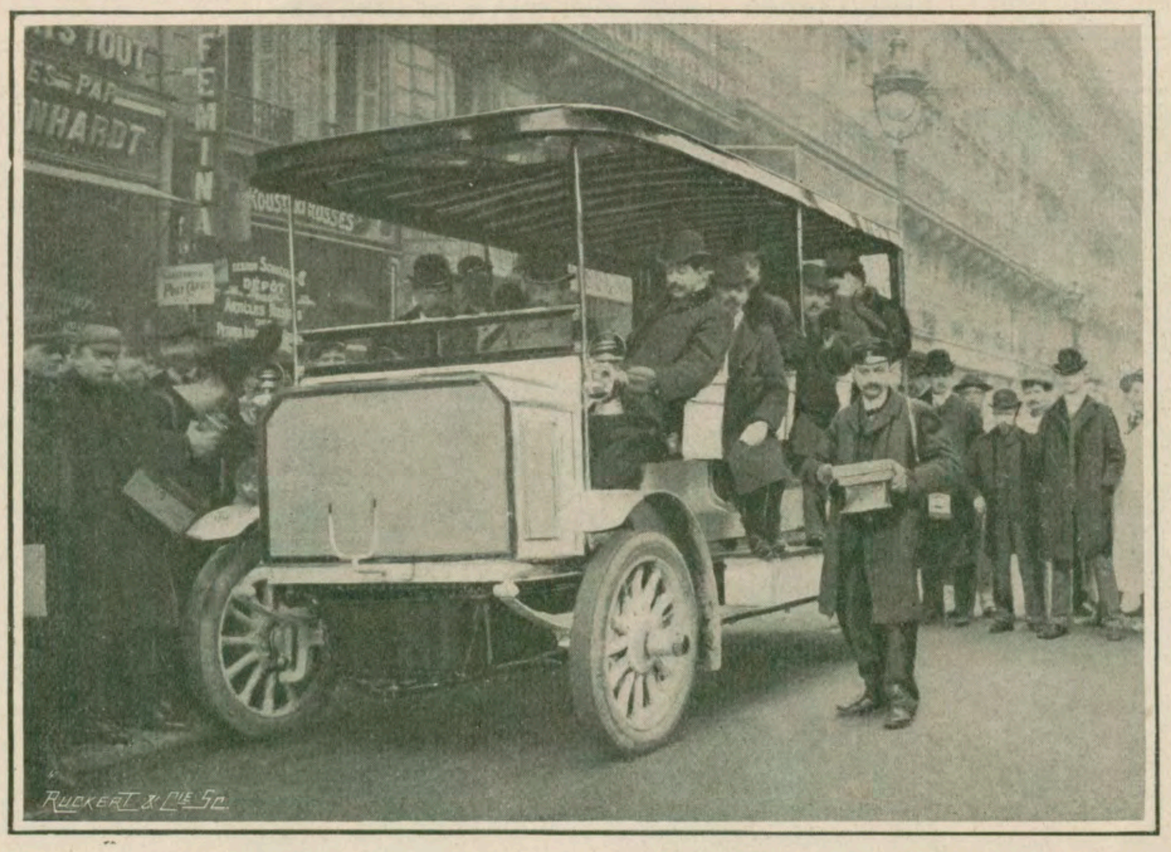
LES EXPÉRIENCES DE L'OMNIBUS A VAPEUR GARDNER-SERPOLLET

Avant d'expédier dans le Midi son omnibus à vapeur qui doit faire le service de Nice à Menton, M. Serpollet avait convié les représentants de la presse sportive parisienne à assister à quelques expériences dans Paris. Après avoir circulé avec la plus grande facilité au milieu des encombrements des boulevards, la voiture, avec ses dix-sept voyageurs, grimpait la rue des Martyrs et terminait l'ascension de la butte en escaladant la rampe à 35 0/0 de la rue des Saules.. (Voir l'article page 124.)

L'AUTOMOBILE DÉMOCRATIQUE

L'application de la voiture automobile aux transports en commun préoccupe énormément depuis deux ans les Syndicats d'initiative et les Sociétés financières. L'Angleterre a fait de très grands progrès dans cette voie. La question est très vivement étudiée en Italie et en Belgique; on commence en France à lui consacrer l'intérêt qu'elle mérite.

Nous reproduiisons ici même les photographies des différents types en circulation à l'étranger et sur notre territoire. Cette étude, qui, bien que rapide, rassemblera tous les documents illustrés qui s'y rattachent, tend à donner une idée du rôle joué par le véhicule à moteur dans les services publics de transport et fera apprécier ses avantages.



L'omnibus automobile Serpollet, qui va faire le service de Nice à Menton.

Notre photographie représente cet omnibus partant de la Vie au Grand Air, *ayant à son bord les représentants de la presse parisienne, qui prenaient part à des expériences dans Paris.*

La très récente expérience faite, rue des Saules, par Léon Serpollet, avec un omnibus de montagne, dont le poids atteint en charge complète avec 17 voyageurs 3.880 kilos ; le retentissant succès de cet essai, ont attiré l'attention sur le rôle grandissant de la locomotion automobile dans les services publics de transport.

J'ai eu, au dernier Salon de Bruxelles, l'occasion de constater que les constructeurs belges orientaient très sérieusement leurs efforts dans cet ordre d'idées. Le poids lourd joua un très grand rôle à cette exposition.

L' « Olympia Show », de Londres, nous a prouvé que les Belges n'étaient pas seuls à chercher, dans la construction des véhicules publics susceptibles de faire économiquement et rapidement un trafic régulier, un débouché nouveau pour l'industrie de l'automobile.

Les Anglais ont parfaitement compris qu'il y avait là quelque chose d'intéressant à faire et ils n'ont pas hésité à se mettre à l'œuvre. La cité de Londres voit diverses entreprises publiques donner d'excellents résultats. Dans des pays où le réseau des Chemins de fer est loin d'être aussi complet qu'il l'est chez nous, les gouvernements ont envisagé la possibilité de subventionner les Sociétés financières qui se forment pour exploiter le véhicule automobile au transport des voyageurs.

L'Italie a fait preuve en la circonstance d'une très grande décision. Les dé-

Un des nouveaux omnibus automobiles de Londres.

51 voitures de ce type vont être mises en service par la London Road Car Co. Le moteur à essence, à 4 cylindres, est d'une force de 24 chevaux; transmission à chaines, 3 vitesses et marche arrière. C'est une des voitures les plus puissantes mises actuellement en circulation.

partements des Travaux publics et du Commerce, saisis de demandes de subventions très nombreuses, n'ont pas hésité à donner un avis favorable. Une trentaine de lignes sont en voie d'exploitation. A Naples même, un service régulier fonctionne, assuré par des véhicules de fabrication belge.

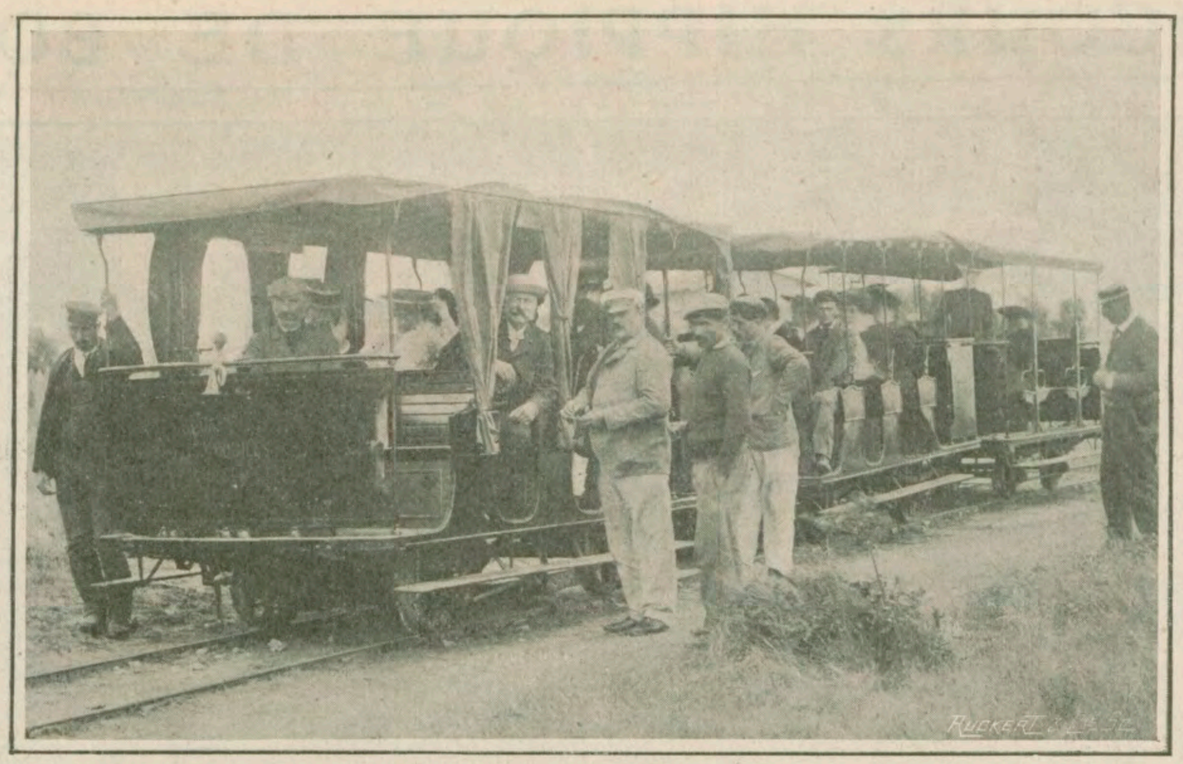
En France, le mouvement, qui s'était à peine dessiné, s'accentue subitement.

Les entreprises privées, si elles ne sont pas directement subventionnées par l'Etat, reçoivent quelquefois des subsides importants pour les services publics intéressant l'administration des postes. Le nombre s'accroît sensiblement des demandes de concession pour le transport de la correspondance. Jusqu'à présent l'administration s'en est montrée très satisfaite. Les premiers essais faits sur le parcours Vernon-Gisors avaient d'ailleurs été des plus concluants.

Soutenus par des subventions d'Etat, il n'est point douteux que le rôle des véhicules automobiles de transport en commun ne devienne très important.

Une démarche de M. le marquis de Dion auprès du ministre des Finances a posé le principe, si elle n'a amené une sanction immédiate, de l'intervention financière des Pouvoirs publics.

A l'heure présente, la France commence d'être sillonnée dans certaines régions où fréquentent les touristes par des services réguliers qui fonctionnent parfaitement et constituent des entreprises dont les résultats financiers sont des plus satisfaisants.



La voiture automotrice Decauville qui fait le service de la Grande Côte (près de Royan) au phare de la Coubre.

Trouville - Honfleur, Le Havre-Dieppe, Nice-La Turbie-Menton, avec les omnibus Serpolle, pour ne citer que ceux-là, ont démontré le parti qu'une Société bien dirigée peut tirer des omnibus automobiles.

Il est évident enfin que la Compagnie des Omnibus aurait tout intérêt à adopter ce nouveau mode de transport pour ses voyageurs. Ceux-ci certainement ne seraient pas fâchés de voir disparaître l'omnibus à deux chevaux qui rappelle par trop l'âge de la diligence, et qui met deux heures pour un parcours que l'on pourrait faire en une demi-heure.

Il est assez piquant de constater que c'est dans le pays où l'évolution de la locomotion automobile a été la plus rapide, que son application au service des transports en commun est la plus lente. Et cette anomalie est d'autant plus grande que c'est la France qui possède le plus beau réseau de routes carrossables.

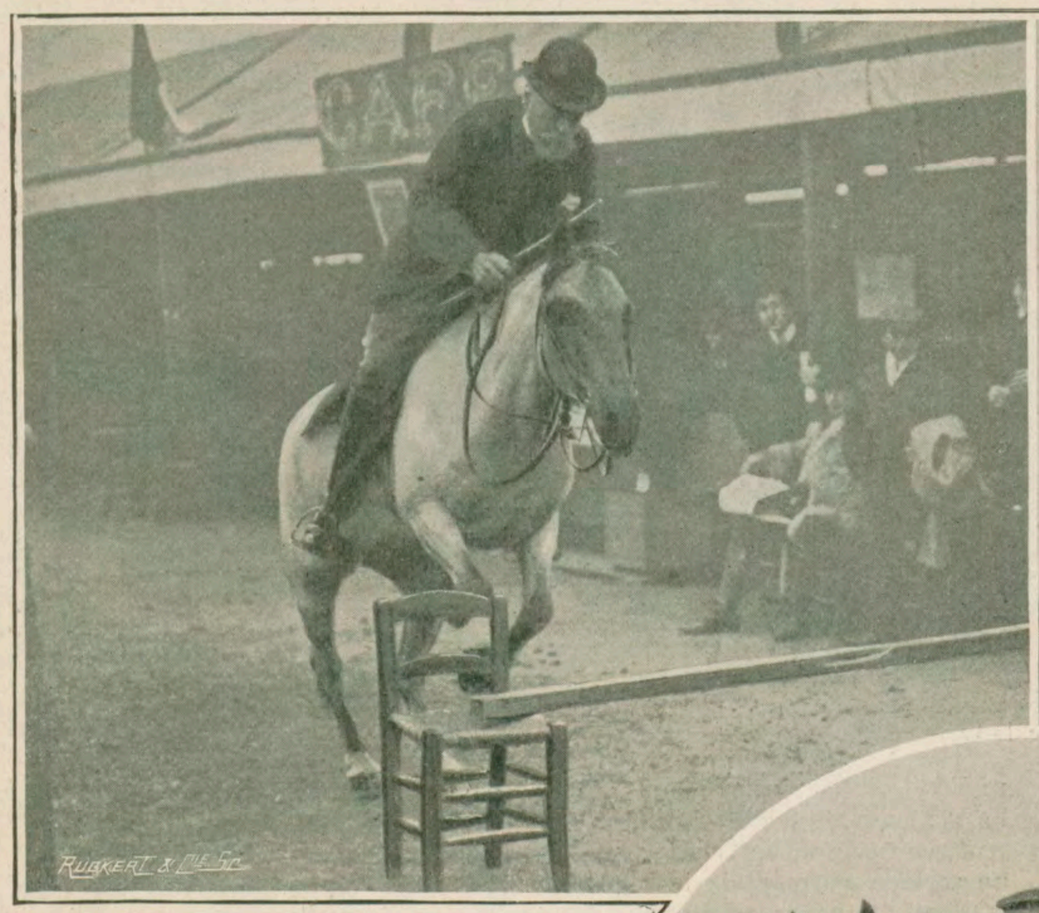
Divers groupements sont signalés qui s'occupent également de relier par un service automobile les stations balnéaires rapprochées des côtes de l'Océan. Un ingénieur de Saint-Nazaire monte actuellement un service qui suivra les rives de la basse Loire.

Nous examinerons dans un prochain article le rôle du véhicule industriel et la question des transports automobiles à l'étranger, principalement dans les cités populeuses et dans les pays où le régime des chemins de fer d'intérêt local est insuffisant pour assurer le trafic journalier.

GEORGES PRADE.

L'omnibus automobile de la « London General Omnibus Company Limited » en service à Londres.

AU CONCOURS HIPPIQUE DE BORDEAUX



Le matin au Concours.
M. Faure, cavalier bien connu des sportsmen bordelais, faisant sauter un cheval, le matin, au Concours.

Le saut du mur.
M. M. Froger des Chênes, souvent lauréat au Concours de cette année, montant Cousin Germain, vainqueur du Prix des Dames.

L'annonce du Concours hippique du Sud-Ouest coincidait généralement avec une quinzaine pluvieuse et maussade. Il pleuvait à Bordeaux pendant le Concours, tout comme dès l'annonce à Paris d'une fête de patinage, le dégel arrive. L'année 1905 sera marquée au crayon bleu par la S.H.F.; il a fait, pendant le Concours, un temps radieux, et quand il fait beau sur les bords de la Gironde, c'est pour tout de bon !

Le saut de la barre.
Velleda, *jument alezane de 6 ans, montée par M. Cambon, sautant la barre.*

Les divers concours qu'organise aux quatre coins de la France la S.H.F, tout en étant des réunions très mondaines et très élégantes, ne serviraient-ils qu'à constater que notre élevage chevalin est très en progrès, qu'ils mériteraient d'être plus encouragés qu'ils ne sont par les Pouvoirs publics. Le Midi a été dur à mettre en mouvement, mais quand le Midi bouge, on s'en aperçoit. Il a fallu la ténacité du comité de la S.H.F. et les multiples manifestations hippiques organisées dans la région ou ayant, comme notre Raid, Bordeaux comme point de départ, pour que l'on s'aperçût qu'il existe une bonne clientèle qui aime et apprécie le cheval. Les frais de déplacement pour les éleveurs sont malheureusement encore trop élevés, ou plutôt, les éleveurs, certains du moins, n'ont pas encore compris tout l'intérêt qu'il y aurait pour eux à venir présenter des chevaux au Concours de Bordeaux. Les Landes, les Hautes-Pyrénées, le Gers, ne sont pas suffisamment représentés dans les « prix de classes ». Ces diables d'éleveurs de l'extrême-Midi se plaignent toujours que l'on ne veuille pas apprécier leurs excellents petits chevaux, et ils ne font rien pour les faire connaître. Il y a cependant cette année un progrès assez sensible, et les directeurs des écoles de dressage de la région, les Barailhé, les Bertini, les Comminges, les Boyron, les Hourrade, les Perier nous ont présenté quelques excellents types de chevaux de service du Midi.

Là où le progrès est plus sensible encore, c'est dans les « sauts d'obstacles ». Beaucoup de nouveaux « habits rouges », encore plus de chevaux inédits et très peu relativement de chevaux hors d'âge ; jamais, je crois, on n'avait vu dans un concours tant de chevaux de 4, 5 et 6 ans prendre part aux épreuves d'obstacles. Et tous, à part une ou deux exceptions, ont fait preuve de réelles qualités, et d'un dressage parfait. On a bien blagué — dans un certain monde — les concours d'équitation pour jeunes gens qui ont lieu depuis quelques années pendant la durée des divers concours de la S.H.F., mais c'est grâce à ces examens spéciaux, publics, que le nombre des habits rouges a augmenté ; c'est grâce à ces concours que nous voyons, enfin, de nouvelles figures en piste.

Les Prix de Classes.
Alerte, *par Halab, p. s. arabe, et Bichette, demi-sang, présentée par M. Barailhé pour MM. Denard et Moreau.*

Le Concours du Sud-Ouest — plus connu sous le nom de Concours de Bordeaux — est des plus suivis par les amateurs et éleveurs de la région. C'est qu'un concours n'est pas seulement une exposition, une épreuve de dressage, une présentation de chevaux de selle et d'attelage ; c'est aussi une grande foire où les amateurs et sportsmen viennent choisir, acheter ou faire consacrer leurs chevaux de service. C'est qu'à vrai dire il n'y a pas de foires aux chevaux dans le Midi comme celles qui existent en Normandie ou dans le Centre : cependant le Midi produit annuellement, pour être vendus, environ 30 000 chevaux ! Du reste, à Bordeaux, on est très cavalier, les manèges font de bonnes affaires.

PAUL MÉGNIN.

ARTISTES SPORTSMEN

Les artistes, dans l'extraordinaire dépense nerveuse que leur impose une vie commençant dès le matin par l'étude de leurs rôles, continuant par les répétitions de l'après-midi et finissant par la fatigante représentation du soir (sans compter les inévitables visites à recevoir ou à faire, auteurs, critiques, directeurs, costumiers, tailleurs, photographes, etc., etc., et les matinées qui maintenant s'augmentent des jeudis et des lendemains de fêtes) savent quand même, dans cette prodigalité d'efforts et ce tourbillon d'heures, se consacrer autant qu'ils peuvent à tous les sports.

Coquelin Cadet est un fervent cycliste.

Huguenet

L'ÉQUITATION, le cyclisme, l'automobilisme, l'escrime, n'ont plus de secrets pour M. Félix Huguenet, mais, dans le fond de son cœur il garde au cheval la meilleure place. Serré dans la culotte de selle, botté, éperonné, il va à bicyclette chercher au manège de la rue de Courcelles sa jument favorite. C'est là que nous avons eu la chance de le prendre. Comme nous insistions pour exécuter un cliché instantané de l'aimable artiste dans sa voiture automobile, Huguenet, vivement, enjamba son moteur auquel, d'un geste preste, il attacha des rênes et, cravache en main, s'écria : « Vous pouvez dire que ce n'est plus ma jument que je monte, mais 10 chevaux de Dion! »

Avec la délicieuse Simon-Girard, sa femme, l'auto est utilisée à Paris pour le double service quotidien et compliqué de leur appartement à leurs théâtres.

Henri Mayer

Le distingué sociétaire de la Comédie-Française, si impeccable, si finement, si purement aristocrate à la Maison de Molière, n'est pas un yachtman ganté de blanc et cravaté à la mode dernière. C'est un pêcheur, un vrai pêcheur normand ou breton, vêtu d'une vareuse de laine et coiffé d'une casquette. Ainsi équipé, il se livre avec passion à son sport favori entre tous : le bateau.

Henri Mayer est presque toujours accompagné de Georges Peutat, l'aimable administrateur général du Vaudeville, entre le pilote et son fils, un garçonnet adorable qui sera un sportsman de race.

Mme Henri Mayer a photographié elle-même les clichés que nous reproduisons. Nous les devons à son réel talent d'opérateur et à sa grâce si parfaitement exquise.

Henri Mayer est un de nos meilleurs fusils. Il ne tire pas le lièvre, amusement enfantin, mais chasse à courre et tue le sanglier. C'est aussi un cavalier admirable qui, sûr de lui et avec un beau mépris du danger, fait galoper follement sa monture à l'extrême bord des hautes falaises normandes.

A l'instar de Coquelin Cadet, Raymond, du Palais-Royal, est un adepte de la petite reine.

Huguenet monte aussi facilement un cheval que les 10 chevaux de sa voiture.

Louis Gauthier

Louis Gauthier monte à cheval, boxe et bat le fer avec autant de grâce aisée et d'art parfait que, sur la scène du Vaudeville, il joue ses rôles de jeune premier.

Au manège Saint-Paul, il inquiète et charme tout à la fois son professeur d'équitation, M. Rigaux, en montant Œillet Blanc, une bête vicieuse aux écarts légendaires. En assaut de boxe, ses coups, portés avec une telle rapidité, déconcertent son maître, M. Leclerc.

Infatigable, prompt à la riposte, n'ignorant aucune ruse, aucune feinte, Louis Gauthier sait vraiment tenir une épée. Son professeur, M. Métais, étant gaucher, Louis Gauthier sait aussi bien se battre de la main droite que de la gauche. Notre cliché le représente faisant parade sixte, reporte en main de tierce sur son adversaire.

Au manège Saint-Paul également, Mlle Crouzet, sortant du Conservatoire et devant débuter prochainement au théâtre de la Monnaie, à Bruxelles, prend chaque jour des leçons d'équitation. Mlle Crouzet est l'élève de notre ami M. Isnardon, le distingué professeur de chant.

Pierre Magnier

D'une performance admirable, le poignet d'acier, le jarret souple, Pierre Magnier, qui est pour tant de jolies madames et inoubliablement reste Armand Duval ou Flambeau, est un escrimeur de tout premier ordre, une des fines lames de Paris. De six à sept, l'unique heure de liberté que lui laisse quotidiennement le théâtre Sarah-Bernhardt, il la consacre rue des Acacias à faire des armes, aussi est-ce une des gloires de la salle Alexandre Bergès dont il est le vice-président.

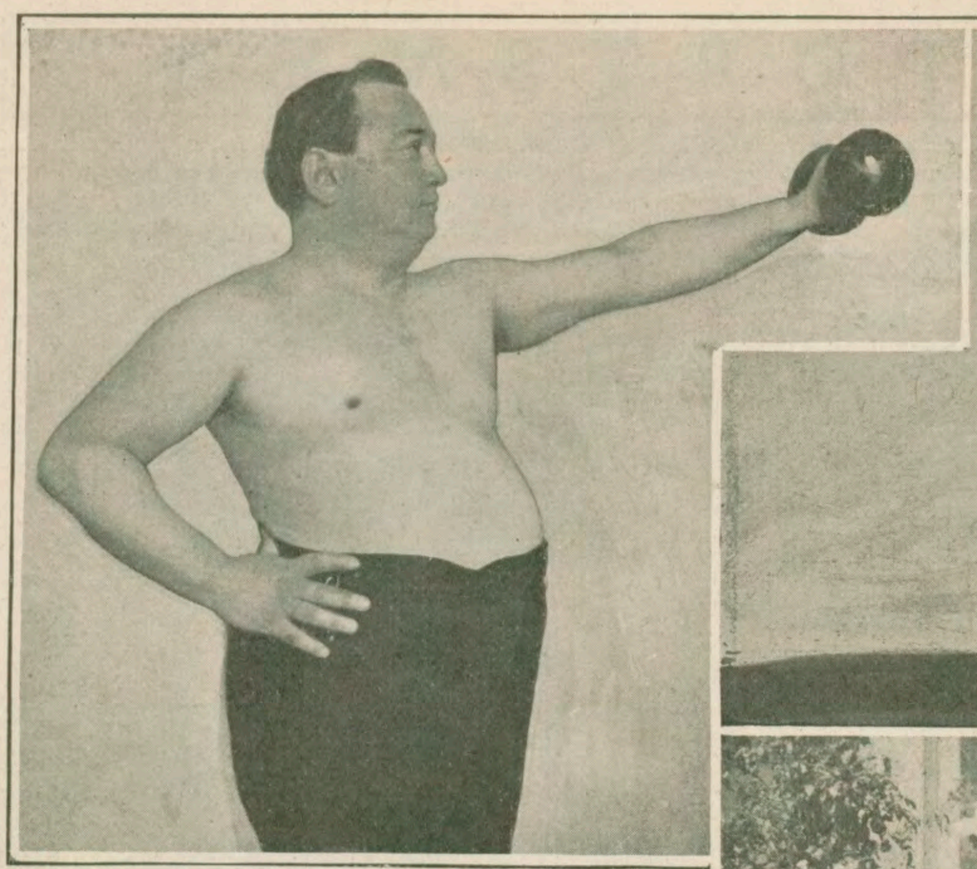
S'intéressant à tous les autres sports, Pierre Magnier eut bicyclettes, motocycles et autos.

Baron père et Baron fils

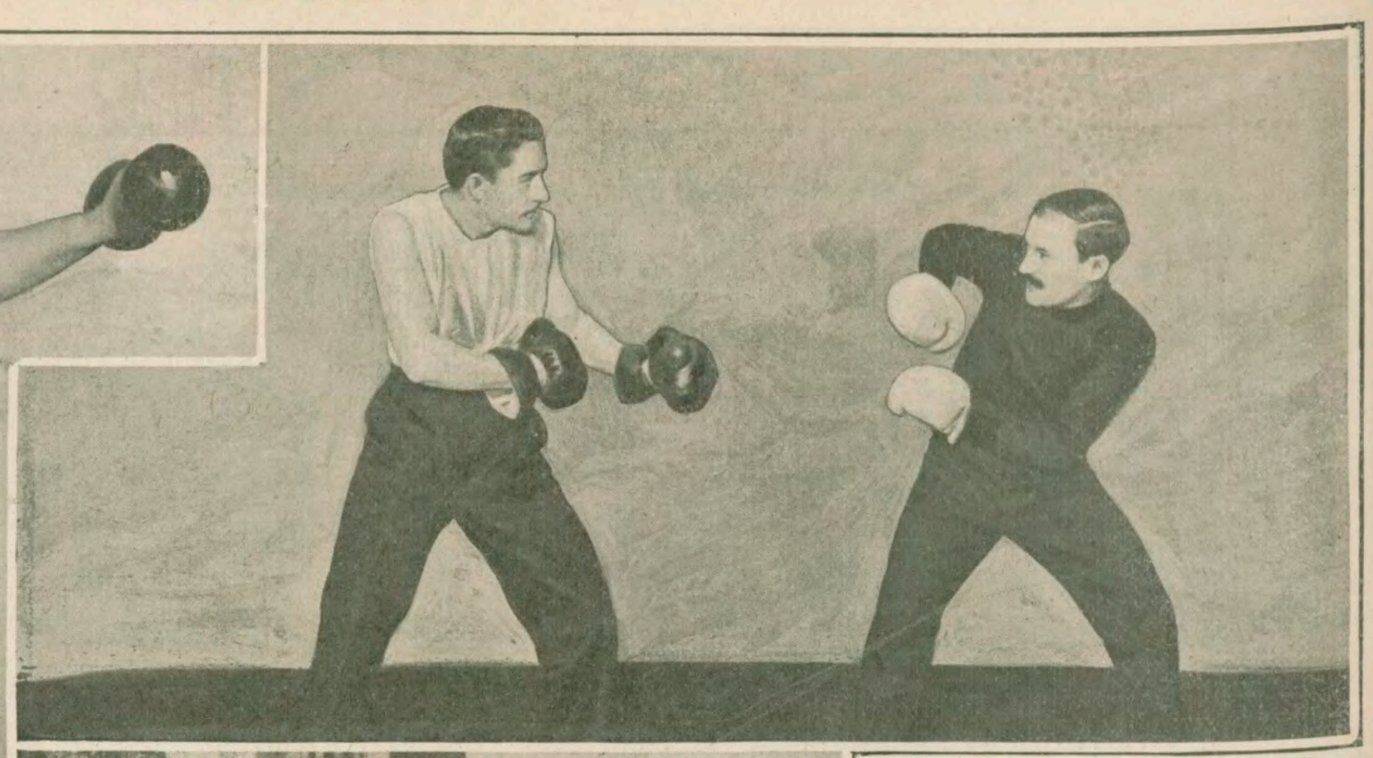
Dans les raids hippiques, on a beaucoup parlé de Coquette ou d'Alfred, de ces bêtes extraordinaires dont le mécanisme nerveux donne des résultats aussi surprenants que les moteurs à pétrole.

Cependant, sans que personne en soit informé,

Sportsman éclectique, Henri Mayer, de la Comédie-Française, est à la fois cycliste, chauffeur, chasseur et pêcheur à la ligne.



Torin, des Nouveautés, pratique les haltères pour se faire les muscles.



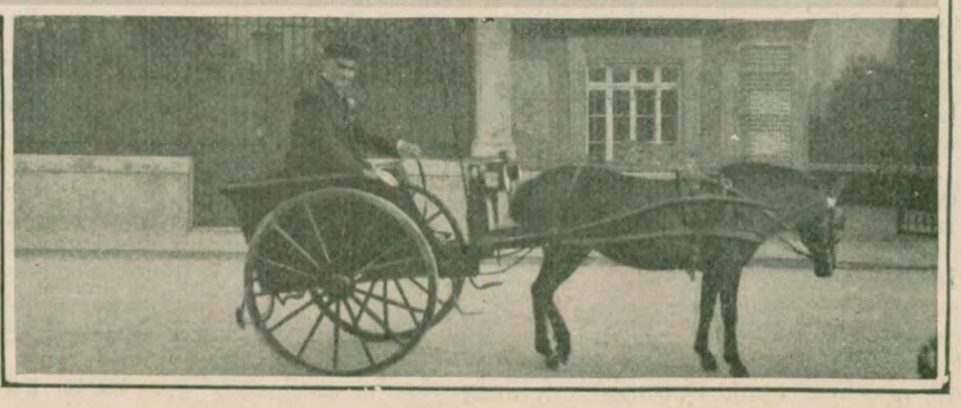
Louis Gauthier boxe avec autant de grâce aisée et d'art parfait que sur la scène du Vaudeville.

Après avoir successivement pilote le tricycle à pétrole, le quadricycle et la motocyclette, Pierre Magnier, du Théâtre Sarah-Bernhardt, est devenu un fervent chauffeur.

Baron fils affectionne particulièrement le quadricycle.

Baron père, toutes les saisons, accomplit, sa voiture attelée d'un petit cheval, Paris-Dieppe. En quatre jours, le gentil et courageux trotteur a reniflé toutes les odorantes luzernes des grandes routes; il a apprécié les litières de Rouen ou d'Evreux et humé l'air salé de la mer.

Par le même chemin, en quadricycle, Baron fils, qui est, avec tant de correct talent, la joie des pièces du Vaudeville, arrive, à son tour, à Dieppe en petites journées; il a avec lui sa jeune femme, laquelle, en bon compagnon de route, partage la poussière, le hasard des mauvais temps et des inévitables pannes.



Si Baron fils fait du quadricycle, Baron père a conservé une belle admiration pour la noble bête, et, toutes les saisons, il accomplit, dans sa voiture attelée d'un petit cheval, le parcours de Paris à Dieppe.

Les artistes, pendant le grand règne de la petite reine, furent des cyclistes fervents. Ils fondèrent la fameuse Société des « Increvables ».

Numa, le délicat et intelligent pensionnaire des Nouveautés, était leur champion. Dans Paris-Versailles, le Tour de Longchamp, les courses sur piste, Numa, recordman de l'heure et du kilomètre, connut toutes les gloires sportives. Mayer, Coquelin, Huguenet, Candé, Raymond, Peutat, Pierre Achard, Numès, Torin, Grand et bien d'autres, et non des moindres, furent des Increvables.

L'excellent Landrin ne dédaigne pas de se joindre à Torin à tandem, à moins que ce ne soit Numa qui, en quadricycle, prenne la place d'avant.

La Comédie-Française à laquelle nous devrions consacrer un article spécial a Paul Mounet, qui ne redoute personne en poids et haltères; Ravet, un nageur stupéfiant.

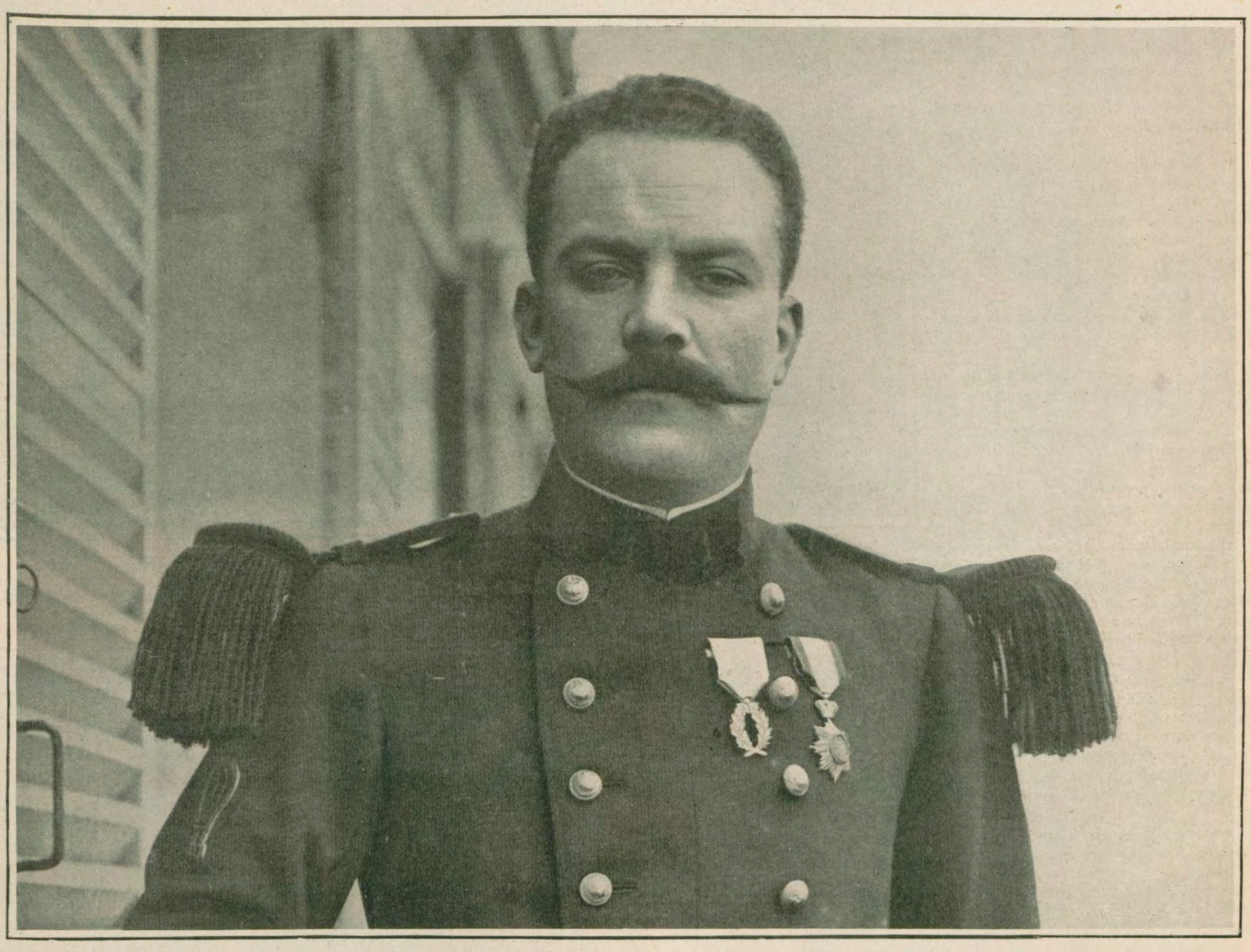
Shultz, du Théâtre Sarah, est un recordman du saut. Germain, des Nouveautés, manie, ainsi que des armes, la bêche et le râteau.

Nous nous inquiéterons aussi des actrices sportswomen Nous en connaissons de célèbres et de charmantes qui savent dénouer leur cothurne pour chausser le rude brodequin de la chauffeuse.

ROGER PETITJEAN.

DE LONDRES A PARIS EN BALLON

MON LIVRE DE BORD, PAR JACQUES FAURE



M. Jacques Faure.

M. Jacques Faure vient d'accomplir avec le plus grand succès la traversée de la Manche en ballon. Parti de Londres samedi dernier à 6 h. 45, il atterrissait six heures après à Saint-Denis, battant de loin les trains les plus rapides du Nord. M. Jacques Faure a bien voulu se laisser photographier par nous en uniforme d'aérostier militaire.

Nous avons l'heureuse fortune de pouvoir donner à nos lecteurs la primeur du Carnet de bord que M. Jacques Faure a bien voulu rédiger pour la Vie au Grand Air, *d'après les notes rapides griffonnées au cours du vertigineux voyage qui l'a conduit de Londres à Paris, par-dessus la Manche, d'un seul bond de son ballon sphérique l'*Aéro-Club II. *Londres-Paris en six heures. C'est là un record qui a des chances de rester longtemps debout.*

6 h. 45 soir. — Lâchez tout! Notre *Aéro-Club II*, soulevé d'un seul coup par les 1.600 mètres cubes de gaz qui lui donnent la vie, quitte rapidement la terre anglaise. Mon cousin Herbert Latham me regarde. Je le regarde. Et un gros soupir de satisfaction s'échappe de nos deux poitrines.

Nous avons bien failli ne pas partir! Après tous les ennuis, toutes les difficultés qui ont précédé notre départ, des gens superstitieux eussent certainement renoncé à tenter l'aventure qui consiste à traverser la Manche en ballon.

Car enfin, si nous contemplons actuellement d'un peu haut un Londres qui flamboie déjà, un Crystal Palace envahi par une foule énorme, noire, grouillante; si déjà nous espérons la réussite, ce n'est pas de la faute du chemin de fer du Nord, de la douane française, et du directeur de l'usine à gaz de Douvres.

A Paris, le service de l'enregistrement des bagages commence par me déclarer que mes deux nacelles, — car j'en emportais deux, pour mon plus grand bonheur, comme on va le voir — et que tous mes accessoires sont trop volumineux, trop encombrants. Palabres, discussions. Je triomphe.

A Calais, autre chanson. La douane française s'oppose à la sortie de celle de mes nacelles que j'ai munie d'un moteur C. G. V., ce moteur devant actionner les hélices sustentatrices de Kapferer. Nouvelle discussion. Cette fois, je suis vaincu. C'est fantastique d'ailleurs, mais il n'en reste pas moins que je dois me contenter d'embarquer ma seconde nacelle, ma nacelle ordinaire sans moteur. Chère nacelle dans laquelle nous sommes actuellement, sans toi nous devions renoncer à notre projet!

A Douvres, l'usine à gaz nous refuse le gonflement de notre ballon. Pourquoi ?

Mais le vent est favorable. Filons vite à Londres. Nouvel enregistrement de bagages, transport rapide au Crystal Palace qui a bien voulu consentir à nous donner du gaz.

Le gonflement et le départ doivent d'ailleurs être un numéro sensationnel, car la foule arrive en folle cohue.

A 6 h. 30 du soir, l'*Aéro-Club* se balance mollement, retenu par les classiques attaches.

Une à une, elles le libèrent. Le vent est toujours favorable. Lâchez tout!

6 h. 55. — Nous voici déjà à 2.000 mètres de hauteur. La nuit est déjà complètement tombée, très claire d'ailleurs. La lune est si brillante que Latham déclare que nous devons en être très près.

7 h. 30. — Londres est déjà loin. Nous en apercevons pourtant les lueurs.

7 h. 45. — Nous devons approcher de la mer. Aussi redescendons-nous peu à peu jusqu'à 1.000 mètres environ.

8 heures. — Cette fois, c'est bien la mer. Sous la lune, nous voyons, en effet, venir à nous une ligne blanche, puis une surface noire, sans une lumière. C'est le rivage et son écume, ce sont les flots et leur mystère.

— Dis donc, Herbert! Tu es toujours bien décidé?

— All right!

— Mais si le vent saute à l'ouest...

— Il ne sautera pas à l'ouest.

— Moi, c'est mon avis. Mais je ne veux pas t'engager dans ce voyage sans une dernière acceptation.

— Go on!

— Allons!

8 h. 10. — Nous franchissons à une allure fantastique la ligne du rivage.

8 h. 15. — Nous sommes déjà en pleine mer. Utilisons le stabilisateur Hervé.

Quel admirable appareil, d'ailleurs! Nous nous laissons littéralement tomber, comme si nous plongions, ou comme un oiseau de proie peut piquer droit au but en une chute vertigineuse.

Et soudain, un arrêt sans brusquerie sans choc, un arrêt moelleux. Notre plongeon vient d'être arrêté par le ressort idéalement doux qu'est le stabilisateur. Il a pris contact avec la mer, et automatiquement, nous a délestés jusqu'à l'équilibre parfait.

9 heures. — Quelle course folle est la nôtre! Le vent souffle en tête et nous emmène au ras des flots à une allure que nous estimons être de 100 kilomètres à l'heure environ.

La nuit est toujours claire. La lune brille là-haut, et tandis que le flot gronde sourdement sous la nacelle, nos yeux sont invinciblement attirés par le sillage du stabilisateur qui fuit à notre remorque et qui trace un trait d'argent sur les flots noirs pailletés d'écume lumineuse.

9 h. 30. — Le vent devient de plus en plus rapide. A cette allure, nous ne saurions plus être bien loin de la côte française.

Il est donc prudent de remonter. Un dernier regard au spectacle impressionnant de la mer frôlée comme d'un coup d'aile, et nous remontons. Peu à peu, le stabilisateur quitte le flot et les gouttelettes qui s'en détachent sont autant d'étoiles qui retombent au néant.

9 h. 50. — Nous voici à 1.000 mètres.

Après le tumulte de la mer, le calme de la nuit est maintenant si profond que l'émotion nous gagne. Nos nerfs ne sont pas surexcités, mais simplement tendus délicieusement par ce silence sur nos têtes, par ce gémissement sourd et lointain qui monte du gouffre ouvert sous nos pieds.

10 heures. — En pleine mer, nous apercevons les feux de deux paquebots. Vus de si haut, ils scintillent comme de simples vers luisants perdus dans la mousse, par une claire nuit d'été. L'un des paquebots va vers l'Angleterre, l'autre que nous avons rejoint se dirige droit sur la côte de France.

10 h. 5. — Un phare! C'est celui de Dieppe.

Nous piquons droit sur lui.

10 h. 10 — Hourrah! Nous coupons la ligne d'arrivée : la côte, nous passons juste au-dessus de Dieppe.

10 h. 15. — Nous tenons un conseil de guerre. Faut-il continuer? Notre décision est vite prise. Nous avons encore beaucoup de lest, l'*Aéro-Club* se comporte à merveille. Laissons aller. Si par hasard le vent nous portait dans la direction de Paris, nous serions plus vite revenus *at home*.

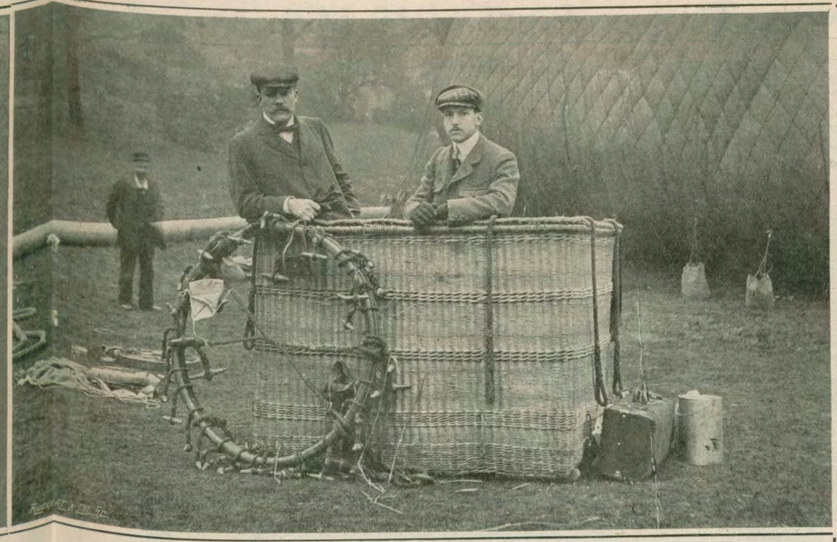
11 heures. — Nous allons toujours. Nous ne sommes, du reste, pas très fixés sur notre direction précise. A cette vitesse, bien que le vent soit moins rapide depuis que nous avons quitté la mer, le moindre angle de déviation peut faire changer considérablement le point d'atterrissage.

De temps à autre, des lumières qui trouent la nuit devenue plus noire.

Puis les lumières s'éteignent, et c'est à nouveau le tunnel sans issue dans lequel nous nous enfonçons avec confiance.

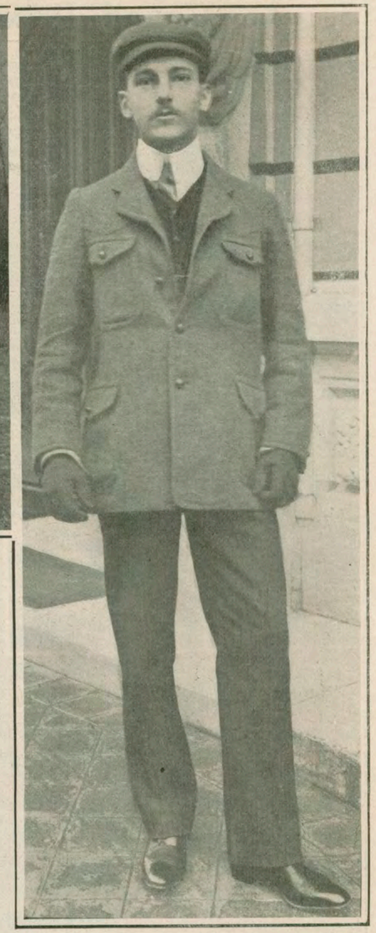
Avant le départ.

*Les préparatifs du gonflement de l'*Aéro-Club II *dans le parc du Crystal Palace, à Londres (Photographie prise par M. Latham, à 5 heures du soir).*



Les aéronautes.

Pendant que s'achève le gonflement du ballon, MM. Jacques Faure et Latham interrompent leurs dernières dispositions pour se faire photographier.



M. Latham.

Cousin de M. Jacques Faure, M. Latham, pour son premier voyage aérien, a eu le rare bonheur de venir de Londres à Paris en ballon.

Après l'arrivée à Saint-Denis.

*On étend l'*Aéro-Club II, *complètement dégonflé, aux ateliers Mallet, pour le faire sécher. Au fond, la nacelle, le cercle de la nacelle et la soupape de l'*Aéro-Club II.

Minuit. — Et nous filons toujours sur l'aile du vent. Quel admirable voyage! La Manche est loin maintenant.

1 heure. — Herbert a un sursaut.

— Regarde! voici l'aube qui blanchit.

— Impossible. Il n'est que 1 heure du matin.

— Regarde.

— Ce sont les lumières d'une ville, d'une très grande ville même. Allons toujours, nous verrons bien.

1 h. 5. — La clarté qui se dégage de la ville se fait plus lumineuse.

— Mais, c'est Paris! Ce ne peut être que Paris.

— Oh! Paris! me répond Herbert. Mais, c'est admirable. Nous allons descendre place de la Concorde.

— Nous ne continuons pas?

— Non! Londres-Paris, c'est un record fameux.

— Tu as raison. Nous allons descendre, mais pas sur la place de la Concorde.

1 h. 10. — Nous allons descendre le plus près possible des fortifications.

Voici justement la plaine d'Aubervilliers.

Le vent souffle dangereusement. Prenons les moyens héroïques.

1 h. 15. — Nous déchirons l'enveloppe. Un traînage de 200 mètres. Et c'est fini.

Nous décidons alors de dormir un peu, Herbert dans la nacelle, moi dans un four à chaux voisin.

Et quand viendra le petit jour, nous prendrons un vulgaire sapin pour ramener l'enveloppe bien pliée de notre *Aéro-Club II*.

JACQUES FAURE.

Le Grand Prix du Tir aux Pigeons de Monaco

M. Marcoucini, classé 2e du Grand Prix de Monaco.

M. Hippolyte Grasselli, vainqueur du Grand Prix du Tir aux Pigeons de Monaco

M. Petrosini, classé 3e du Grand Prix de Monaco.

Le Grand Prix du Tir aux Pigeons de Monaco s'est terminé, la semaine dernière, par la victoire de M. Hippolyte Grasselli, l'excellent sportsman qui avait déjà remporté le Grand Prix de 1902. M. Grasselli et M. Marcoucini ont été les seuls à abattre 12 oiseaux, et ainsi le concours se trouvait réduit à un match. Ce n'est qu'au dix-neuvième tour que M. Grasselli a eu la satisfaction de triompher. Il a partagé avec son adversaire le montant des première et seconde places. Ils ont reçu chacun 17.990 francs. Le troisième classé est M. Petrosini avec 16 oiseaux sur 17 et touche 7.840 francs.

Topsy de Grœnendael à Moustache du Berger

Le brigadier-chien.
Satan, *un des meilleurs et des plus célèbres chiens de la police belge, redouté des malfaiteurs pour sa férocité. Satan est aussi un lauréat des Expositions canines.*

La revue des chiens de police.
Les agents de la police de Saint-Gilles présentent leurs utiles auxiliaires.

Moustache du Berger, un beau et vaillant chien de berger de Beauce, plusieurs fois champion de nos Expositions canines de France et de Belgique, vient de recevoir de Topsy de Grœnendael, une chienne de berger belge qui remporta elle aussi nombre de récompenses, la lettre suivante. Ce vieil ami Moustache nous prie de communiquer cette lettre à M. Lépine, préfet de police, que la question intéresse particulièrement. Nous le faisons d'autant plus volontiers que notre excellent préfet de police n'est pas un ennemi des « nouveautés » et qu'il a su déjà utiliser le chien comme auxiliaire de la brigade fluviale chargée de la surveillance des quais et du « repêchage » des noyés.

Mon vieux Moustache,

Je crois que nous ne nous retrouverons pas cette année sur les bancs de l'Exposition canine de Paris, car je suis depuis quelques semaines fonctionnaire de la police de Gand : « Godfordoom ! tu vas dire, qu'est-ce que je peux bien faire dans la police ! »

Pour une fois, sais-tu, mon vieux camarade, la police de Belgique a le pas sur la police de France, et pas seulement à Gand, mais à Saint-Gilles-les-Bruxelles, à Scharbeeck, à Mons, à Louvain, et aussi à Anvers tous les agents de nuit et de jour ont des nôtres, tous de notre race — c'est un honneur pour nous — qui les accompagnent et les aident dans leur service. Pour moi, j'ai déjà fait gagner les galons de brigadier et une médaille à l'agent avec lequel je travaille.

C'est une idée qui est venue comme ça dans les municipalités de beaucoup de villes, que les chiens de notre race, qui ont su montrer si bien toujours leur savoir dans la conduite des troupeaux, dans la garde des maisons, et pour accompagner les gardes-chasses et les douaniers dans leurs tournées, pourraient aussi bien faire un bon service contre les cambrioleurs, les voleurs et malandrins qui dévalisent les maisons et les passants. Et, ma foi, on s'en tire très bien jusqu'à présent, mais voilà les gardes civiques qui réclament ; ils veulent aussi avoir leurs chiens de guerre, tout comme les Russes et les Japonais en Mandchourie. Qu'on leur donne des caniches, mais nous, sacrement ! nous sommes pour le service actif !

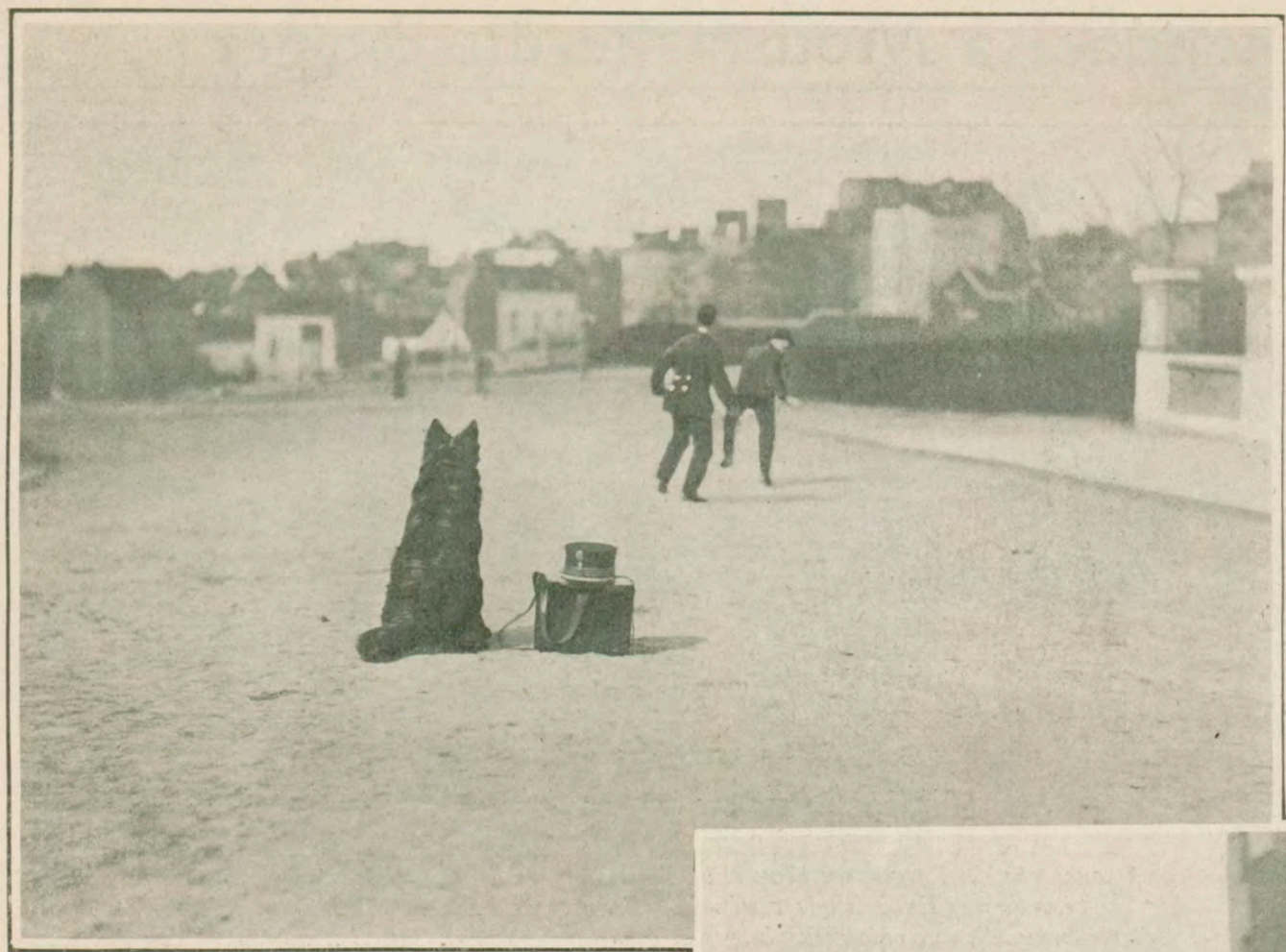
On chante en France que les « agents sont de braves gens », mais j'en ai vu dans Paris qui faisaient rafler des nôtres comme de vulgaires malfaiteurs ; en Belgique, on n'admet pas ça, surtout depuis que nous sommes veilleurs de jour et de nuit.

Notre apprentissage n'a pas été long, parce que les lieutenants de la police nous ont assigné tout de suite un maître et nous avons toujours le même, on ne se quitte jamais ; d'abord, on nous a fait « travailler » sur des mannequins habillés comme des malandrins ; c'est un fait que chez nous on n'aime pas les gens mal habillés, les traîne-savates. Ah ! tu en aurais bien vite fait autant que nous, qui nous jetions sur le mannequin pour le déchirer ! Quel dommage que ces mannequins aient été des... mannequins !

Ensuite on nous a muselés et nous avons « travaillé » contre de vrais hommes. Godfordoom, si on avait pu, quels morceaux on leur aurait enlevés ! Ici, ce n'est pas comme avec les moutons, il « faut » avoir la dent dure, on peut abîmer la peau.

Quand on avait bien travaillé, le maître gagnait

Le dressage au saut d'une barrière.
Les cambrioleurs sont souvent de vrais acrobates des haies et des murs ; aussi les chiens doivent-ils être habitués à franchir des obstacles.



De garde et de faction.

Le chien policier gardant un objet abandonné par un voleur pendant que l'agent poursuit l'individu.

une bouteille de lambik et nous un superbe os à ronger, ou un croûton frit.

Nous sommes de service tantôt de jour, tantôt de nuit, mais nous ne faisons pas seulement que défendre notre maître, nous attaquons aussi les cambrioleurs qui ont une peur terrible de nos crocs. L'autre matin, j'en ai tenu un par le mollet, au moment où il voulait enjamber une grille; il criait comme si on l'avait écorché vif, et malgré les coups qu'il me donnait avec un bâton, j'ai tenu bon; il paraît que c'est une bonne prise que j'ai faite là, car le chef m'a donné une grande assiette de croûtons frits et des caresses à tel point que j'en avais honte pour les autres, sais-tu.

C'est pourtant aussi facile d'arrêter un homme que de trouver le mannekenpis, à Bruxelles; s'il court et qu'on ne puisse lui attraper une jambe ou lui sauter dans le dos, il n'y a qu'à lui lancer sa tête dans les jambes; le plus solide n'y résiste pas et roule à terre.

Souvent on emmène des jeunes pour leur apprendre le métier; nous sommes leurs maîtres d'école; dans les débuts, ils font surtout la garde, ils n'attaquent pas; quand un voleur lâche son paquet, ce sont eux qui montent la faction à côté pendant que nous et les agents nous courons après.

D'ailleurs, tu sais peut-être que l'on nous met à toutes les sauces dans cet excellent pays. Nous ne servons pas seulement à arrêter les malfaiteurs ou les contrebandiers. Plusieurs de nos frères exercent des professions bien différentes. C'est ainsi que ce bon Tom, que tu as certainement connu, est aujourd'hui incorporé dans la brigade fluviale. Il a déjà droit à moult médailles de sauvetage et ses exploits ne se comptent plus. Mon autre frère, Bob, est actuellement au service d'un laitier de Bruxelles, très doux et très clément, et qui a pour lui la plus vive affection. Si tu voyais comme il est beau, attelé à sa magnifique petite voiture et comme il marche fier à travers les rues de la capitale! J'en suis un peu jaloux, par moments, et voudrais bien être rendu à la vie civile. Je ne parle pas de Fred et de Jeppy qui, eux, sont chez des riches, et connaissent toutes les joies de la vie de château. Ils ne sont pas au service de leur maître, ils ont au contraire des domestiques pour les servir. Ils sont très fiers d'ailleurs et nos relations sont plutôt froides et rares. Mais la fortune n'est qu'un vain mot, et peut-être, un jour, aurai-je à partager avec eux un coin de ma modeste niche. Dame, qui sait? ils mangent peut-être, comme on dit, leur pain blanc le premier.

Assez de philosophie, car je dois terminer cette trop longue épître. On sonne le rassemblement pour la promenade et je tiens à me joindre aux camarades de ma brigade.

Une attaque sans commandement

Une menace faite à l'agent suffit pour motiver l'intervention du chien.

Une prise.

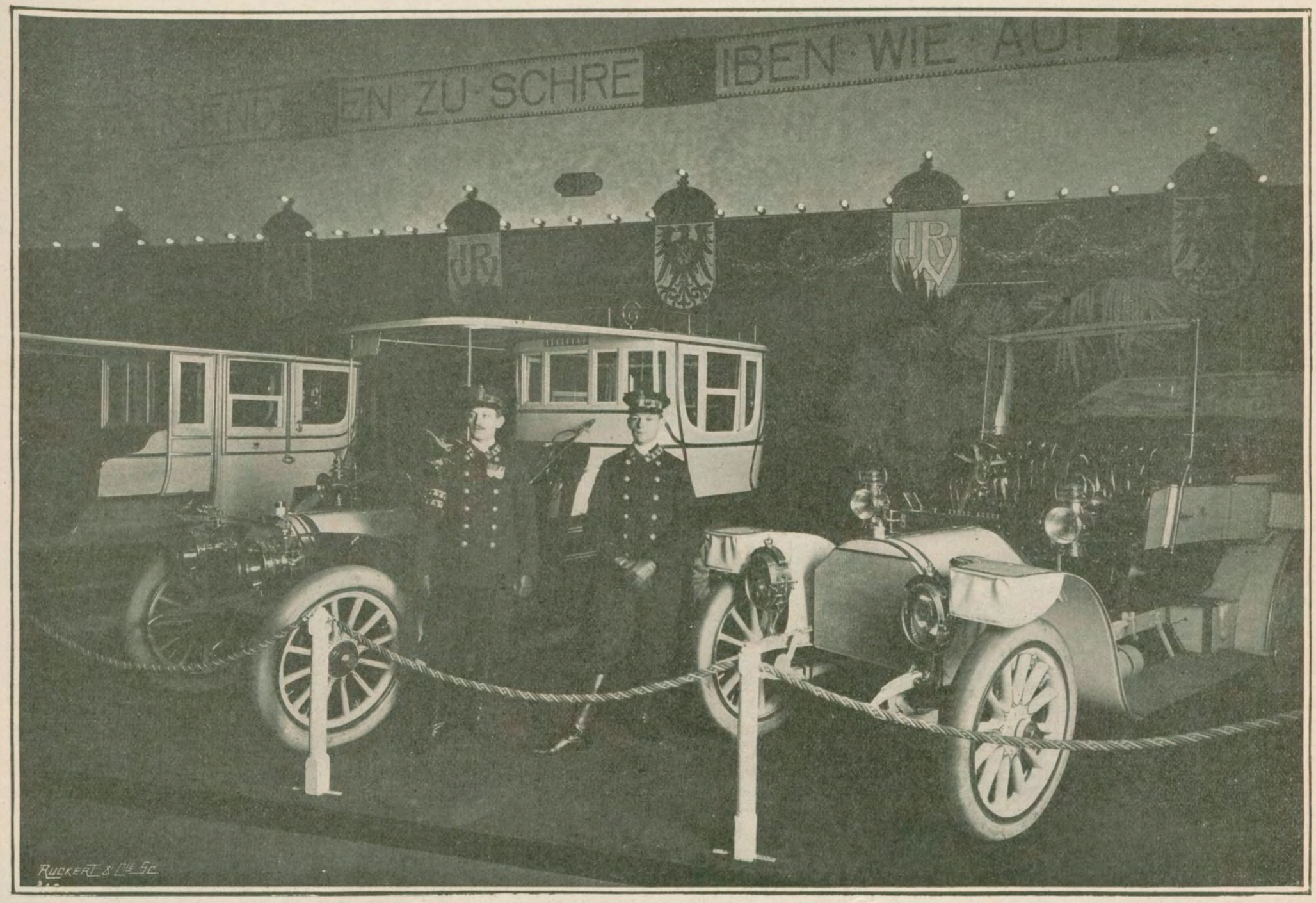
Les coups de pied et les coups de bâton ne rebutent pas le chien policier surprenant des cambrioleurs.

Enfin, pour que tu te rendes mieux compte de mon nouveau métier, je t'envoie des photographies, c'est un de nos agents qui les a prises; et comme on a tant parlé de toi à cause de tous les prix que tu as gagnés aux Expositions, tu dois bien connaître des journalistes, tu leur montreras et tu leur diras qu'on devrait bien faire en France comme chez nous.

Une patte à mon vieux Moustache.

TOPSY DE GRŒNENDÆL.

Le Salon de Berlin - Le Stand de l'Empereur



Le Stand de l'Empereur d'Allemagne au Salon de l'Automobile de Berlin.
C'est sur les ordres spéciaux de l'Empereur que ce magnifique stand a été érigé.

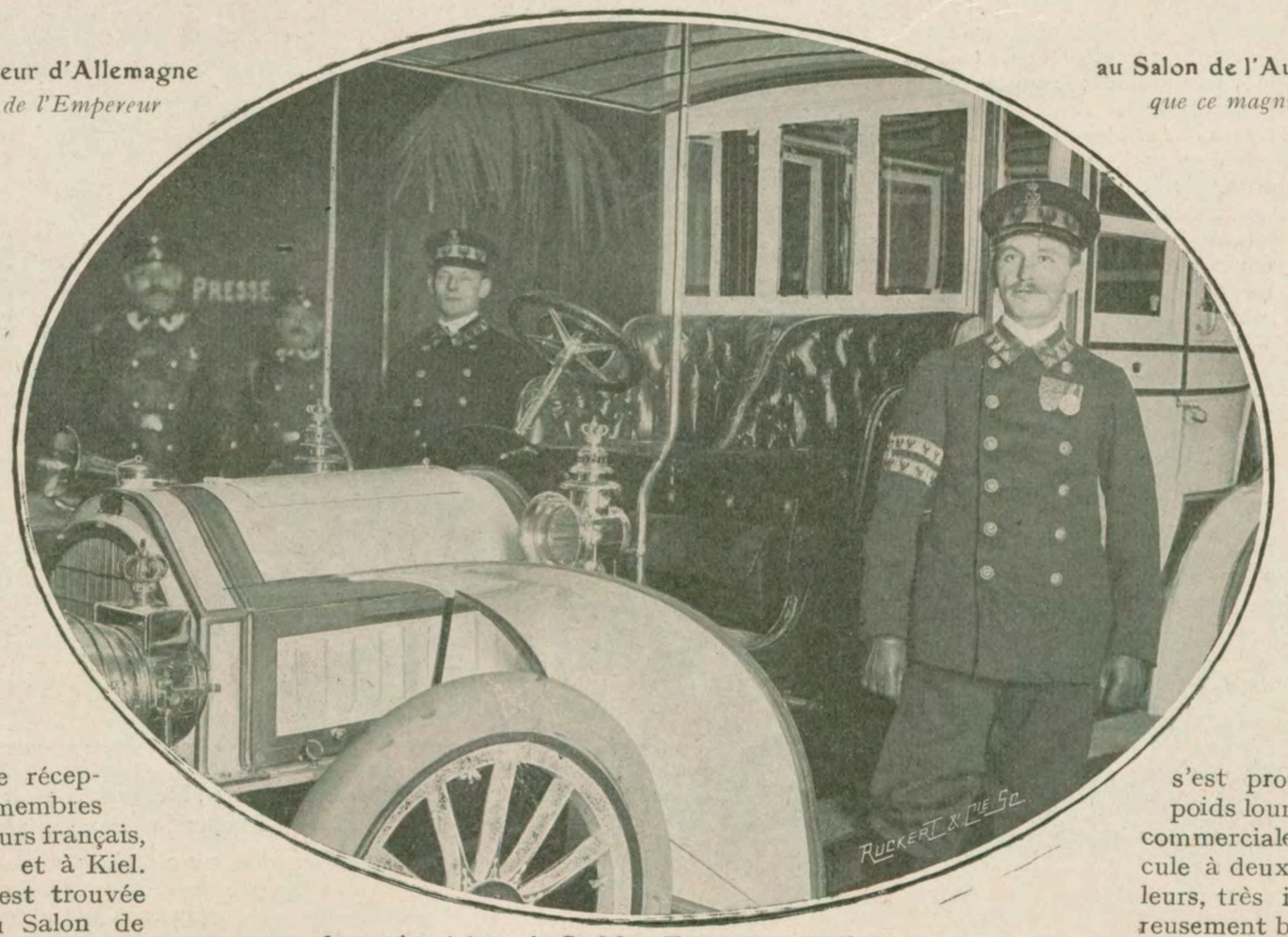
LA semaine dernière, a été inauguré par S. M. l'Empereur d'Allemagne le Salon de l'Automobile de Berlin. Parmi les personnalités présentes pour recevoir le Kaiser se trouvait M. le baron de Zuylen de Nyeveelt, président de l'Automobile Club de France, qui au nom du club français a remis à l'Empereur une grande plaquette en or, en témoignage de gratitude pour la protection et les encouragements qu'il veut bien accorder à l'industrie de l'automobile et pour la gracieuse réception qu'il a faite aux membres du club et aux constructeurs français, l'an dernier, au Taunus et à Kiel.

L'industrie française s'est trouvée largement représentée au Salon de Berlin et la plupart des grandes maisons françaises y ont exposé. Au nombre des stands qui attiraient le plus l'attention générale, il faut placer au premier rang le stand du Kaiser. Situé à côté de celui du ministère de la Guerre, on y a surtout remarqué les trois magnifiques voitures à l'usage personnel de Guillaume II.

Ajoutons que c'est sur les ordres spéciaux de l'Empereur que ce stand a été érigé. Sa Majesté avait tenu à en dessiner elle-même les ornements et a en dresser le plan.

Pour terminer, disons qu'à l'opposé de ce qui s'est produit au Salon de Paris, le poids lourd, le camion, l'automobile commerciale, ainsi que le petit véhicule à deux places que l'on a, d'ailleurs, très illogiquement et malheureusement baptisé du nom de « automobile populaire », occupent une large place dans cette Exposition.

R. L.

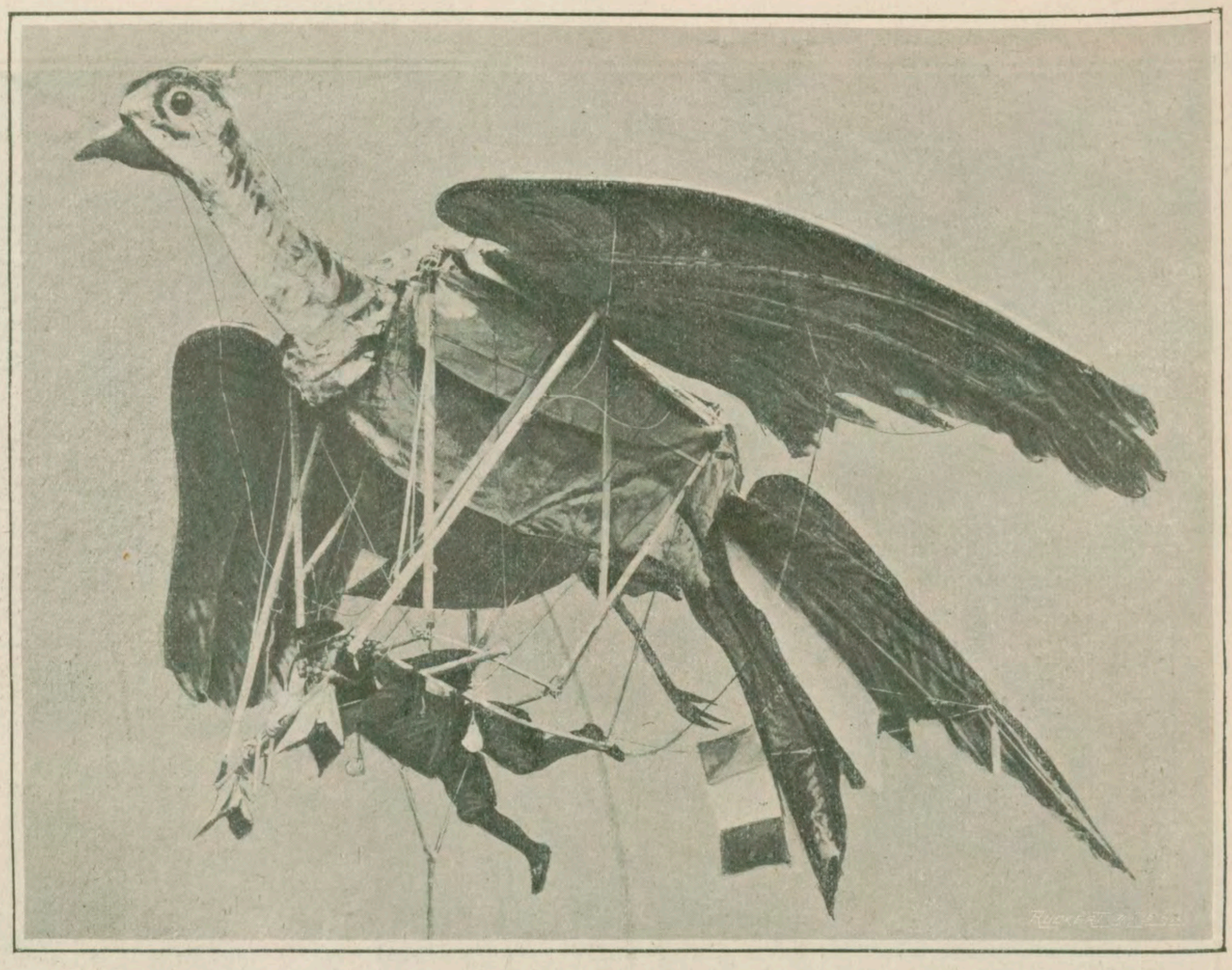


Les mécaniciens de S. M. l Empereur d'Allemagne
Le Kaiser, qui est propriétaire de plusieurs voitures automobiles, possède une véritable armée de mécaniciens.

LE CONCOURS D'AVIATION

Les 11, 12 et 13 février a eu lieu, à la Galerie des Machines, le Concours d'appareils d'aviation non montés organisé par la Sous-Commission des expériences d'aviation de l'Aéro-Club de France. C'est là le premier résultat de la campagne en faveur du « plus lourd que l'air », dont M. Ernest Archdeacon, le sympathique et distingué sportsman, s'est fait, il y a quelques mois, le promoteur ardent et dévoué.

Cette manifestation publique inaugurale de notre école française d'aviation a pleinement réussi. Sans doute, aucune révélation sensationnelle de quelque principe inconnu ne nous fut faite au cours de ces trois journées d'expériences. Mais nous avons pu voir bon nombre d'appareils fonctionnant bien et remplissant fort convenablement le but encore modeste que s'étaient proposé leurs inventeurs. Enfin, et c'était là surtout l'intérêt principal du Concours, l'attention du public a été ramenée sur ces études d'aviation, que le succès des récentes expériences de dirigeables avait trop fait oublier.



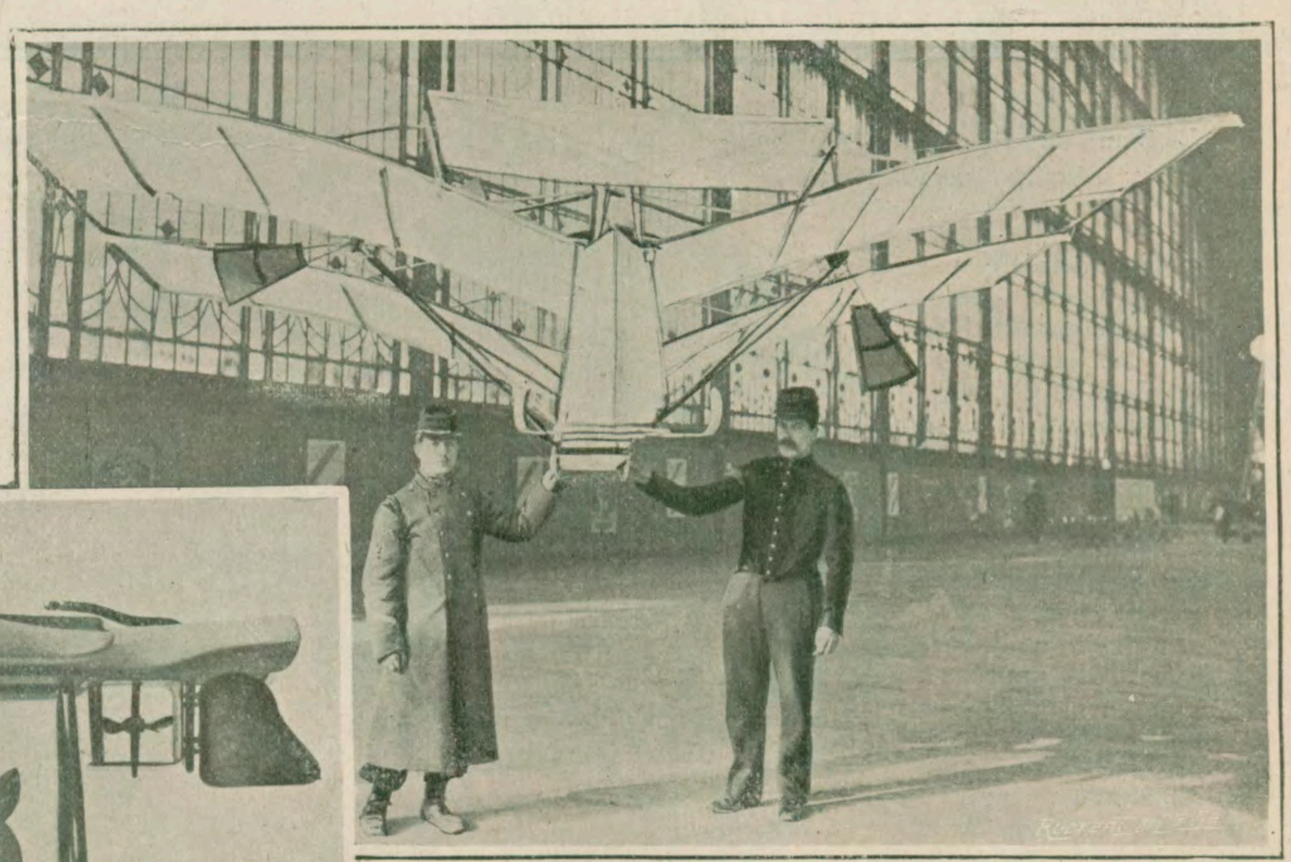
L'aéroplane Gellitas.

Cet étrange volatile en cartonnage, assez difficile à classer, est dû à M. Gellit, qui a poussé la conscience jusqu'à figurer d'un pinceau appliqué la moindre penne. Au-dessous est appendu un châssis en tubes d'acier supportant l'effigie réduite d'un aviateur... purement honoraire, l'appareil n'ayant pas été expérimenté. Le tout est pavoisé de nombreux drapeaux.

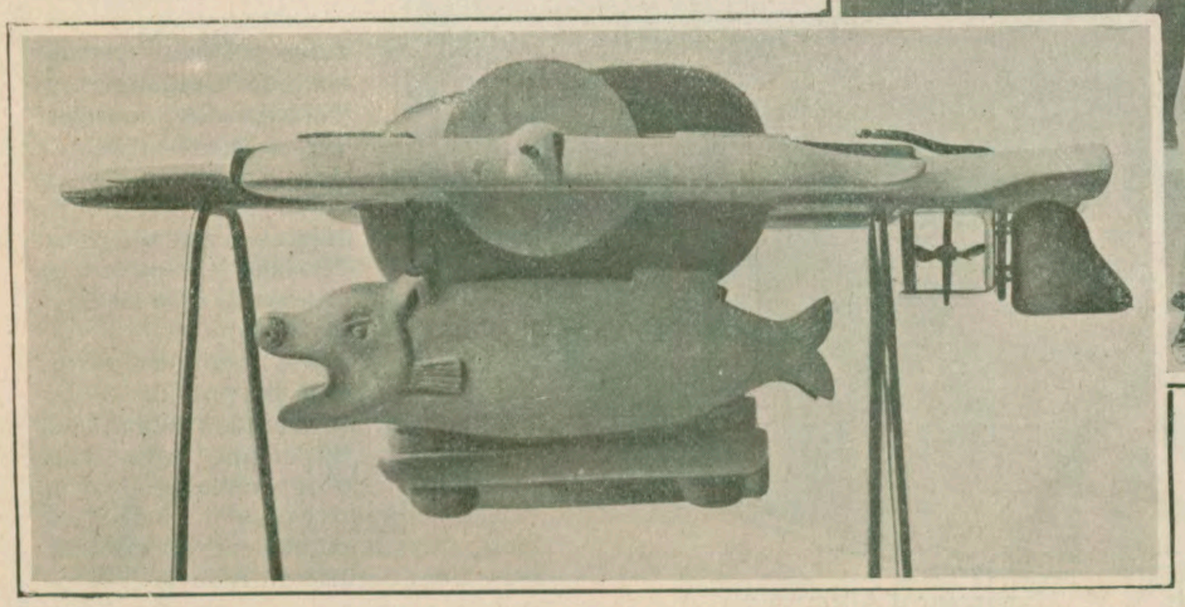
Une trentaine de concurrents, chiffre des plus encourageants pour un début, avaient répondu à l'appel des organisateurs : certains d'entre eux exposaient plusieurs appareils. Tous les types de plus lourds que l'air étaient représentés : aéroplanes à surface unique ou à plans multiples, sans moteur ou actionnés par un ressort de caoutchouc, un mouvement d'horlogerie ou même un léger moteur à pétrole de 1 ch. 3/4, oiseaux mécaniques à ailes battantes, hélicoptères, cerfs-volants, etc.

L'essai des appareils planeurs proprement dits se faisait du haut d'un pylône de lancement de 38 mètres de hauteur élevé à cet effet. Un tableau indiquait aux spectateurs le numéro de l'appareil essayé, numéro correspondant à celui du programme.

Parmi les appareils les plus remarqués et qui ont le mieux fonctionné, citons : les gracieux et minuscules oiseaux de papier de M. Mourau, au vol léger et soutenu qui descendent lentement en orbes gracieux ou filent droit devant eux jusqu'au fond presque de la Galerie où le regard les perd ; une série de planeurs d'un même modèle et de taille croissante dus à M. José Wreiss, très stables ; le volateur à ressort de caoutchouc (genre Penaud) de M. Delizy ; l'aéroplane construit par M. Henrion sur les données de M. Henry Kapferer, très bien équilibré, quel que soit l'angle de départ ; l'aéroplane Peyret, très stable et progressant bien par oscillations successives de grande amplitude rappelant assez la trajectoire du vol du pivert ; l'aéroplane Dargent aussi remarquable comme construction que comme fonctionnement ; l'appareil Blondel qui présente cette particularité d'avoir ses surfaces portantes légèrement flottantes au lieu d'être rigidement tendues, etc.



Aéroplane à moteur Herdtlé-Bruneau de 1 ch. 3/4, construit par Paulhan et Peyret, aérostiers militaires.



Modèle en bois d'un aéroplane à air surchauffé.

Jetons un voile sur certaines chutes à grand fracas du sommet du pylône jusqu'au sol et qui tenaient beaucoup plus du plongeon que du vol plané... A qui n'arrive-t-il pas de se tromper ? L'erreur n'est-elle pas surtout excusable dans cette branche de la science aérienne où, selon un mot fort exact, « nous sortons à peine de la nuit » ?

FRANÇOIS PEYREY.

Football Association - Le Match International Franco-Suisse

Un avant de l'équipe nationale française, Mesnier, s'apprête à essayer un but à la suite d'un corner fait par Wilkes. Le centre demi suisse, Forestier, cherche à parer cette attaque.

La journée de dimanche comptera certainement dans les annales françaises de football association. En effet, la présence de plus de 4.000 spectateurs au match international franco-suisse prouve bien que le sport du ballon rond, aussi bien que celui du ballon ovale, a su s'imposer à l'intérêt des masses.

Il faut reconnaître que les rencontres internationales d'association, en mettant en présence de nos joueurs français des équipes étrangères de toute première classe ont présenté, chaque fois qu'elles se sont produites, un intérêt tel qu'il serait désirable de trouver dans chacun des matches plus fréquents de football rugby.

La partie de dimanche, très bien jouée par les deux équipes, fut de bout en bout très disputée, et, jusqu'à la dernière minute, le résultat fut incertain. Les joueurs suisses firent montre, surtout dans la première mi-temps, d'une science parfaite du jeu, et leur façon de passer le ballon peut être avantageusement étudiée par les équipiers français. Ces derniers, pour disposer leur jeu d'une façon moins précise que leurs adversaires, leur étaient supérieurs par leurs qualités individuelles. C'est, en effet, plutôt à la rapidité de ses avants qu'à la subtilité de leurs combinaisons, que l'équipe française doit le but qui lui donne la victoire. Il convient, d'ailleurs, de reconnaître que les Suisses jouèrent à plusieurs reprises de malchance et que leur défaite comporte d'autres excuses que le fait d'avoir exécuté un long déplacement.

Au résumé, la partie, parfaitement disputée, comporte de multiples enseignements pour les adversaires de dimanche. Nous verrons bientôt, à l'occasion du match contre l'Angleterre, si notre équipe nationale a tiré de sa belle victoire de dimanche tout le profit désirable.

Football Rugby : : Racing-Sporting-Club

Football Rugby.

Le match Racing-Sporting Club.

Une partie comptant pour le Championnat de Paris a, dimanche dernier, servi de lever de rideau au match d'association franco-suisse.

Le Racing Club a montré, à cette occasion, qu'il avait su profiter de la récente leçon reçue du Guy's Hospital. Les attaques des lignes arrières des bleu et blanc, sans être encore conçues d'une façon idéale, furent mieux exécutées qu'à l'ordinaire, et elles décidèrent du gain de la partie qui se termina à l'avantage du Racing par 15 points (5 essais) à 3 points (1 essai).

CH. GONDOUIN.

LE CONGRÈS DE L'UNION CYCLISTE INTERNATIONALE

Schneider. Breyer. Boureau. Knorr. Britten. Rousseau. De Beukelaer. Eck. Carozzi. Depallier.
Collignon. D'Arnaud. D'Irart d'Etchepare. Breton. Duchesne. Schrader. Burckhardt.

Les délégués au 10e Congrès de l'Union Cycliste Internationale, qui s'est tenu hier à Paris, au siège social de l'Union Vélocipédique de France.

Le dixième Congrès de l'Union Cycliste Internationale s'est tenu au siège de l'Union Vélocipédique de France.

La séance a été ouverte à 9 h. 1/2 du matin, par M. Emile de Beukelaer, président de l'U. C. I.

Etaient présents: MM. de Beukelaer et Collignon (Belgique, 6 voix); M. Depallier (Suisse, 4 voix); M. Breton (France, 10 voix); M. V. Breyer (Amérique du Nord, 10 voix); M. Duchesne (Danemark, 4 voix); M. Carozzi (Italie, 8 voix); MM. Knorr, Burckhardt et Schneider (Allemagne, 10 voix); M. Eck (Hollande, 4 voix); M. Britten (Angleterre, 8 voix); M. P. Rousseau (République Argentine, 2 voix); M. Boureau (Espagne, 2 voix); soit en tout 68 voix.

Les Congressistes ont décidé entre autres choses que les Championnats du Monde pour 1906 seront attribués à la Suisse, et seront courus à Genève, à Zurich ou sur une nouvelle piste à construire à Lucerne.

Sur la proposition de M. Breton et en raison de l'Exposition universelle des Sports à Paris en 1907, le Congrès décide exceptionnellement de fixer les Championnats du Monde deux ans d'avance. Ils seront donc courus en France en 1907.

Le onzième Congrès de l'U. C. I., à Anvers, est fixé au samedi 15 juillet 1905. Les Championnats du Monde y seront courus le dimanche 16 (Championnat de 100 kil., amateurs), le vendredi 21 (Championnat de vitesse amateurs et professionnels) et le dimanche 23 (Championnat de fond professionnels).

Le nouveau bureau de l'U. C. I. est composé comme suit :

Président : M. de Beukelaer, 68 voix (unanimité).
Vice-président : M. Carozzi, 49 voix.
Secrétaire : M. Paul Rousseau, 44 voix.
Secrétaire-adjoint : M. Collignon, 52 voix.
Trésorier : M. Britten, 51 voix.

Je sais tout

est en vente

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Nous préparons en ce moment l'édition de notre Guide pour l'année 1905.

En raison des épreuves importantes qui vont se courir en Auvergne et des innombrables déplacements qu'elles ne manqueront pas de provoquer dès les premiers beaux jours, nous nous efforcerons, cette année, de devancer la date ordinaire d'apparition de notre Guide et de le mettre au plus tôt entre les mains de tous les intéressés.

Notre plus grand désir serait de pouvoir livrer un Guide absolument parfait, mais, hélas ! la perfection n'existe guère ici-bas. Aussi n'avons-nous pas la prétention d'y être parvenu. Malgré tout, nous nous efforcerons, comme chaque année, de faire un pas de plus dans la voie de l'utile et du pratique. De plus en plus, nous chercherons, dans cette édition, à ce que chacun puisse trouver rapidement le renseignement dont il a besoin et que ce renseignement soit exact. Mais il est bien difficile que, dans une œuvre de cette importance, il ne se glisse pas des erreurs. Comme les années précédentes, nous venons donc vous demander, avant que le texte définitif en soit arrêté, de nous faire part de vos idées de perfectionnement, et surtout, de nous adresser le relevé fidèle des erreurs que vous auriez pu rencontrer dans l'édition précédente.

Voici un procédé bien simple pour nous documenter sans qu'il en coûte beaucoup au chauffeur. Il n'y a pas à l'heure actuelle, croyons-nous, de petit trou où l'on ne trouve des cartes postales reproduisant les soi-disant curiosités du pays. Prenez la première qui vous tombera sous la main, et au crayon mettez-nous en quelques mots très brefs le renseignement que vous désirez nous faire connaître. A la première poste, ou à la première gare, jetez cette carte après y avoir inscrit l'adresse suivante : « Michelin-Guide, 105, boulevard Pereire, Paris. » Ainsi, votre conscience sera satisfaite du devoir accompli et vous aurez rendu service à tous vos frères en automobile.

Disons également un mot de nos Guides à grandes marges. Pour faciliter la tâche de nos collaborateurs volontaires, nous avions cette année créé un type spécial de guide, reproduction exacte de l'édition ordinaire, mais tiré sur papier à grandes marges blanches, format 0 m., 24 × 0 m., 30. Un exemplaire avait été déposé dans les salons de lecture de trois cents des plus importants hôtels de France, à votre disposition, pour que vous pussiez noter vos corrections et observations. Les propriétaires des hôtels se sont engagés à nous les retourner en fin d'année, pour que notre service du Guide puisse relever les annotations.

L'édition 1905 de notre Guide comportera d'importantes améliorations. Tous les chapitres seront soigneusement vérifiés et complétés, il y aura environ trois cent cinquante nouvelles localités; de nombreux plans de ville seront ajoutés. On trouvera en outre un chapitre supplémentaire renfermant tous les renseignements sur le Circuit d'Auvergne et ses environs.

L'Algérie et la Tunisie, qui commencent a être visitées par de nombreux chauffeurs, figureront dans l'édition 1905, nous établirons un chapitre spécial.

Rappelons en terminant :

1° Que tous les renseignements doivent être adressés à « Michelin-Guide, 105, boulevard Pereire, à Paris;

2° Que nos Guides doivent toujours être distribués gratuitement dans les pays auxquels ils correspondent. Ils sont envoyés franco contre 0 fr., 45, montant du port, adressés à « Michelin-Guide, à Clermont-Ferrand.»

3° Le Guide pour la Belgique est vendu un franc en France, et celui de France un franc à l'étranger, plus 0 fr., 45 pour le port, dans les deux cas.

MICHELIN ET Cie.

NOS CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 29 RÉSULTATS

MATCH DE FOOTBALL

Le match international de rugby disputé le 5 février au Parc des Princes entre le Guy's Hospital de Londres et le Racing Club de France a vivement excité l'intérêt de nos lecteurs, et les pronostics ont été abondants.

Le « quinze » gagnant était celui du Guy's Hospital, et les premiers points ont été marqués 25 minutes, 20 secondes après le début de la partie.

La solution la plus approchante est celle de M. Frédéric Joubert, 4, rue des Halles, Hôtel de Genève, Paris, qui a donné 25 minutes, 18 secondes 3/5, et gagne ainsi le premier prix de 50 francs.

Le second prix de 25 francs revient à M. Marcel Loubière, rue du Miroir, à Tonneins (Lot-et-Garonne).

Les cinquante concurrents qualifiés pour le concours d'honneur sont :

MM. Ricklo (Paris). — Y. Mousnier (Sceaux). — Tatin (Château-Gontier). — Coste (Nîmes). — Bigot (Châteaudun). — F. Audebram (Garennes). — Mottin (Bruxelles). — Lepescheux (Château-Gontier). — H. Puchens (Bordeaux). — René Dupuy (Bordeaux). — J. Pucheus (Bordeaux). — C. Soltel (Paris). — M. Gasner (Pontoise) — G. Bacquedort (Bruxelles). — J. Rimbert (Noisiel). — Luck (Paris). — Hebmann (Herimoncourt). — R. Pouillot (Brest). — Renée Neel (Caudéran). — O. Durieux (Paris). — G. de Saint-Légier (Longages). — G. Leconte (Paris). — Rousseau (Paris). — A. Capitrel (Vimoutiers). — J. Lemercier (Le Troncq). — L. Gablin (Château-Gontier). — R. Mazella (Paris). — R. Courtois-Suffit (Paris). — G. Rousseau (Talence). — R. Hémond (Tours). — A. Fuzier-Hermann (Poitiers). — P. Lallement (Paris). — R. Perraut (Moulins). — M. Quertant (Paris). — Emey (Belfort). — Elie Merlane (Toulouse). — J. Tondeur (Valenciennes). — C. Sauvage (Paris). — C. Olivier (Paris). — Victor Vite (Remiremont). — F. Rouzeaux (Soisy-sous-Etiolles). — G. Joly (Paris). — A. Baccary (Châteaudun). — Me Pelaquier (Nîmes). — A. Heurtaut (Paris). — J. Dupuy (Lille). — Mme Mauvisseau (Paris). — H. Mottin (Bruxelles). — M. Hensler (Paris). — P. Damville (Méru).

CONCOURS N° 30 AJOURNEMENT

ENFANTS DEVENUS COUREURS

L'abondance des matières nous oblige à remettre à la semaine prochaine la publication des résultats de notre concours n° 30 sur les photographies des coureurs enfants.

CONCOURS N° 31 CLOTURE

VOS ARTICLES ET DESSINS FAVORIS

Il est encore temps de prendre part à notre concours n° 31 institué pour intéresser nos lecteurs en même temps qu'il nous fera connaître, de façon plus précise encore, leurs goûts et leurs tendances exactes.

Il s'agit, en effet, de désigner, par une sorte de plébiscite, les articles et les dessins de couverture publiés dans la *Vie au Grand Air* au cours de l'année 1904 et qui auront paru les mieux réussis et les plus intéressants à nos lecteurs.

Voici donc les questions posées pour ce concours :

1° Quels sont les trois articles de la *Vie au Grand Air* qui vous ont le plus intéressé en 1904 ?

2° Quels sont les trois dessins de couverture que vous avez trouvés le plus réussis au cours de la même année ?

Les lauréats seront naturellement ceux dont la réponse sera conforme — ou se rapprochera le plus — à la réponse fournie par la majorité des pronostiqueurs.

Suivant la tradition, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos **Vendredi 17 février**, c'est-à-dire que pour être qualifiées les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs**, le second **vingt-cinq francs** en espèces.

CONCOURS N° 32 NOUVEAU

JOCKEYS GAGNANTS

Notre concours suivant s'adresse spécialement aux amateurs de sport hippique qui vont avoir là une belle occasion d'exercer leur perspicacité. Nous allons, en effet, leur demander de pronostiquer les jockeys qui auront les six montes gagnantes dans les six courses de la réunion du dimanche 26 février, à Auteuil.

La question posée est donc la suivante :

Quels seront les jockeys qui monteront un ou des chevaux vainqueurs, le dimanche 26 février, à Auteuil ?

Suivant la tradition, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos **Vendredi 24 février**, c'est-à-dire que pour être qualifiées les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs**, le second **vingt-cinq francs** en espèces.

POUR NOS ABONNÉS

RAPPELONS que tout gagnant d'un de nos concours, s'il est abonné à la *Vie au Grand Air*, aura droit, en plus de son prix, à une collection d'une année de *Femina* ou de *Musica*, à son choix.

Nos pronostiqueurs abonnés sont donc invités à indiquer, sur les cartes postales qu'ils nous envoient, le numéro de leur bande d'abonnement, ainsi que la publication qu'ils préfèrent recevoir (*Femina* ou *Musica*), au cas où ils seraient déclarés vainqueurs.

Orfèvreries d'Argent massives et somptueuses, 1er TITRE, 950 millièmes. (CONTRÔLE FRANÇAIS) 10 c. PAR JOUR!

BON MARCHÉ — LONG CRÉDIT

MAISON DE CONFIANCE La Première du genre FONDÉE EN 1885

MAGASINS de VENTE et d'EXPOSITION : 47, Rue d'Enghien, 47.

Demandez, gratis et franco, le Magnifique Album Illustré de

J. GIRARD & Cie, Successeurs de E. GIRARD & A. BOITTE 46, Rue de l'Echiquier, à PARIS (Xe arrt)

200 PIÈCES MERVEILLEUSES DEPUIS 3f 50

ARGENTERIES DE FAMILLE
OBJETS RAVISSANTS POUR CADEAUX
COUVERTS, COUTELLERIE FINE, etc., etc.

3 fr. PAR MOIS

GRAND CATALOGUE de LUXE MAGNIFIQUEMENT ILLUSTRÉ contenant les Reproductions photographiques de toutes les PIÈCES d'ORFÈVRERIE est ENVOYÉ GRATIS et FRANCO à toute personne qui en fait la demande.

J. Girard & Cie Meilleur Marché de tout Paris **20 MOIS de CRÉDIT**

RIEN à PAYER d'AVANCE. — Faculté de retour en cas de non convenance.

Automobiles DECAUVILLE

13, Boulevard Malesherbes PARIS

TÉLÉPHONE 119-30

USINES A CORBEIL (S.-&-O.)

VOITURES A 2 ET A 4 CYLINDRES de 12 à 60 HP

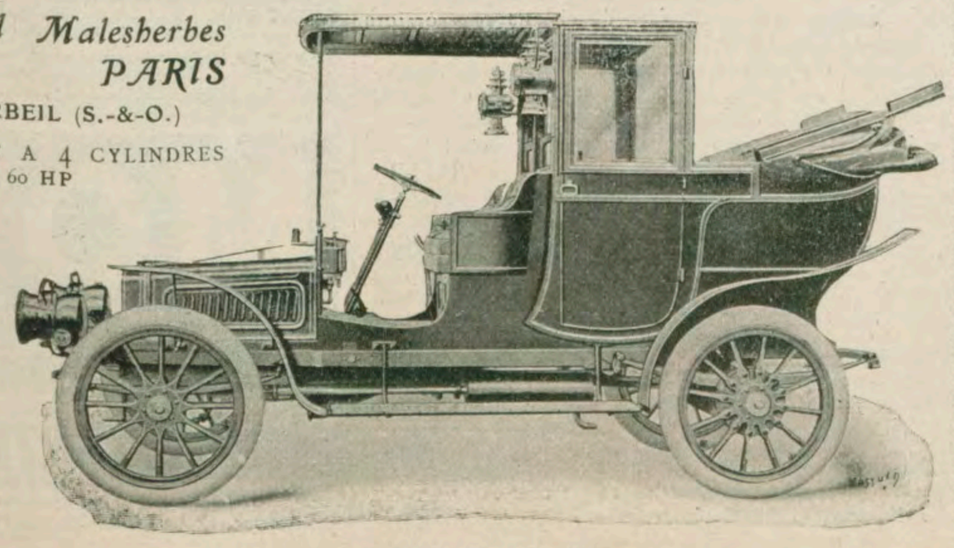
OMNIBUS

MOTEURS POUR CANOTS AUTOMOBILES

CHASSIS BLINDÉS brevetés

CHEMINS DE FER fixes et portatifs

AUTOMOTRICES sur rails



LANDAULET OU EFT

Officiers Ministériels

LEVALLOIS-PERRET. Prop. r. des Frères-Herbert, 11 et 11 bis. C. 662m84. R. br. 12.862f. M. p. 100.000 fr. Adj. Ch. Not. Paris, le 21 Fév. 1905. S'ad. Me COURCIER, not. à Paris, 2, r. de Choiseul, d. ench.

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench., Ch. Not. de Paris, le 28 Fév. 1905.
TERRAIN r. de Franqueville. S. 271m30. M. à p. 240f. lem. S'ad. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. Pyramides, et DELORME, 11, r. Auber, dep. ench.

Maison av. hôtel PL. VINTIMILLE 10. Ce 615m. Rev. br. 21.451f. M. p. 200.000 fr. MAISON r. Saussures, 15. Ce 115m. R. br. 7.072 fr. 30. M. à p. 75.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 21 Fév. 1905. S'ad. Me LANQUEST, not., 92, b. Haussmann.

ROMAINVILLE (Seine). 1° Maison, r. St-Georges, 26. Ce 521m. M. p. 7.000 f. 2° 12 pièces de terre sur Romainville et Montreuil, entre 1.260 m. et 168 m. M. à p. 80 f. et au-dessus. Adj. le 26 fév., 1 h. Etude de Me CHAUFFRIAT, not. à Pantin, 101, r. de Paris.

MAISON à Paris, 11, r. de MIROMESNIL Cont. 465m env. Rev. 29.225 f. M. à p. 420.000f. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 28 Février. S'ad. Me MASSION, notaire, 58, boulevard Haussmann.

Maison à Paris R. PAJOL, 39 (18e Arr.). Ce 296m. Rev. net 4.200 fr. M. à p. 45.000 f. Adj. 1 ench., le 25 Fév. 1905, à 1 h., en l'étude de Me CHAUFFRIAT, notaire à Pantin, 101, rue de Paris.

VENTE
au Palais à Paris, le 4 mars 1905, à 2 heures
d'une Maison sise à
SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS (SEINE)
Rue Joséphine, n° 43
Libre de location. Mise à prix : 4.000 francs.
S'adresser à Me DERNIS, avoué à Paris, et à Me BRAUN, notaire à Saint-Maur.

GRANDE PROPRIÉTÉ r. des Gravilliers, 24, r. des Vertus, 9, et r. Aumaire, 7. Cont. 2.121m. R. br. 57.518 f. 35. M. à p. 500.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. Not., 28 Fév. S'ad. aux not. Mes Henri Morel d'Arleux et BENOIST, 38, r. de Bondy, dép. ench.

Maison à Paris Bd ST-MICHEL, 57 M. à p. 250.000 fr. Rev. 24.750 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 28 Fév. S'adr. aux not. Mes Dauchez et G. AUBRON, 20, r. de Flandre, dép. ench.

RUEIL (S.-et-O.). Maison r. Béquet, 5, av. jardin. Cont. 287m15, non louée. M. à p. 10.000 f. A adj. s. 1 ench., le 26 février, Mairie de Rueil, à 1 h. S'ad. à Me BACHELEZ, not. à Paris, 3, r. Turbigo

VENTE
au Palais à Paris, le 4 mars 1905, à 2 heures.
MAISON A PARIS
Boulevard Garibaldi, 37, et rue Perignon.
Revenu brut : 3.500 francs.
Contenance : 340 mètres environ.
Mise à prix : 30.000 francs.
S'adresser à Me MANCEAU, avoué, rue de Montpensier, 10 ; Mes Giry et Leboucq, avoués ; Me AMIOT, notaire à Chatou (Seine-et-Oise).

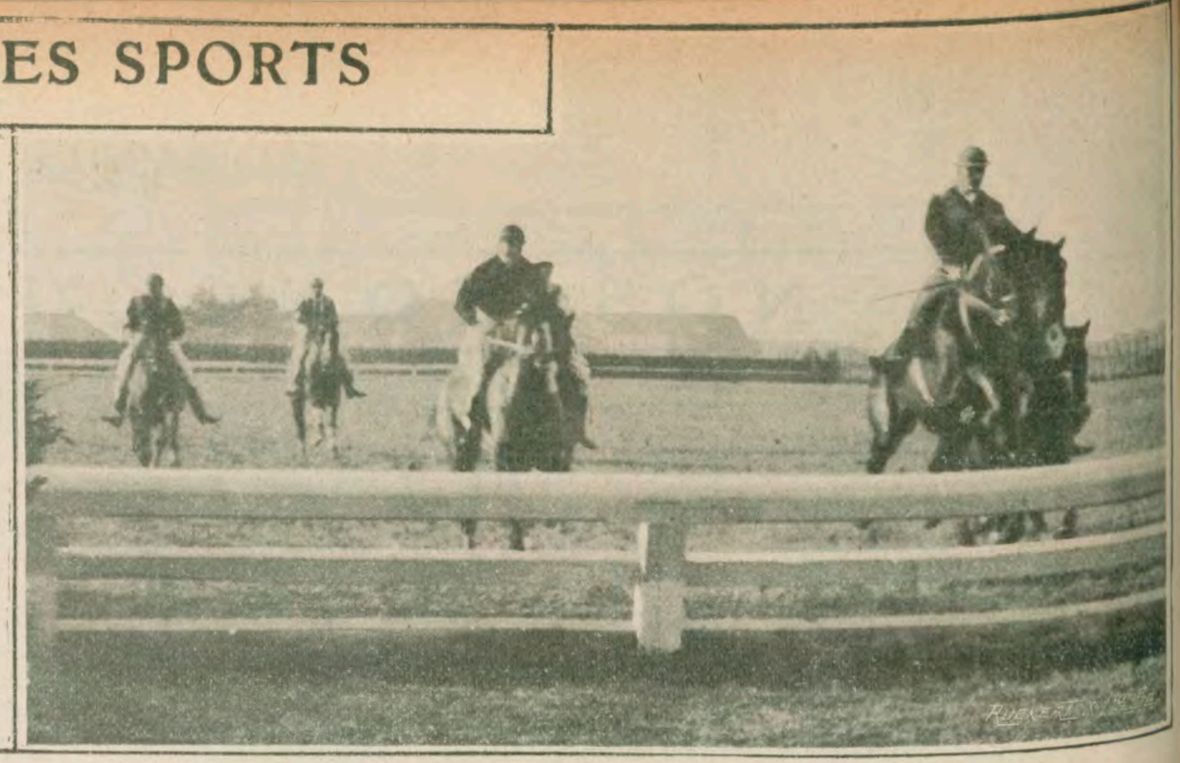
A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, le 14 mars 1905.
R. CLICHY, 69 et 71, Propr. Sup. 640m51. Fac 19 m. 63. M. à p. 120.000 fr.
Bd ST-GERMAIN, 160. Maison. Sup. 117m10. Rev. net, 5.200 fr. M. à p. 60.000 fr.
S'ad. not. Ch.-A. Lefebvre et FONTANA, 10, r. Royale.

VENTE
au Palais à Paris, le 16 mars 1905, à 2 heures.
GRANDE PROPRIÉTÉ
à Montreuil-sous-Bois
RUE DE PARIS, N° 198
Contenance : 3.645 mètres 7.
Revenu net environ : 16.340 francs.
Mise à prix : 93.392 francs.
S'adresser à Me DUCARUGE, avoué, 43, rue Turbigo, Paris ; Me Fournier-Latouraille, avoué, et Me Diolé, notaire à Vincennes.

Afin d'être mieux servis, recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers qui...

AUTOUR DES SPORTS

Le cross interclubs de l'Union Athlétique Clodoaldienne, disputé dimanche au Parc de Saint-Cloud (passage à la grille du Parc).



La course du Kiosque, courue à Pau le 9 février, gagnée par Baronne II.

NOS ÉCHOS

La *Joie des Enfants*

L'immense succès de notre nouveau journal la *Joie des Enfants* nous encourage à faire mieux encore; nos lecteurs se rendront compte rapidement que chaque numéro constitue un progrès; leurs gentils garçonnets et leurs ravissantes fillettes ont désormais le journal qui restait à créer pour la clientèle de choix de la *Vie au Grand Air*.

Nous comptons sur nos lecteurs pour faire une active propagande en faveur de la *Joie des Enfants*; nous ne craignons pas la comparaison, nous la sollicitons au contraire.

La *Joie des Enfants* est en vente partout, tous les jeudis. — Le numéro : 15 centimes, abonnement : 8 francs.

Méthode infaillible

L'engouement du public va un peu en ce moment vers les guérisons magiques, et les gens affaiblis par le travail, par l'âge ou par les soucis cherchent dans l'emploi d'appareils spéciaux ou de méthodes plus ou moins étranges la régénération de leurs muscles ou de leur volonté.

Or, la plupart du temps, cet abattement, cette dépression vient tout simplement d'un manque d'énergie facile à retrouver et dont la rénovation est infailliblement assurée par la simple observation des résultats acquis sous leurs yeux par une énergie supérieure. C'est pourquoi nous conseillons à tous ceux que la neurasthénie ou toute autre cause déprime momentanément d'aller chercher chez Bostock le spectacle qui doit ramener en eux la conscience de leur force et par conséquent suffir à l'éveiller.

M. C.-L. Charley

Nous apprenons avec plaisir que M. C.-L. Charley, le bien connu concessionnaire des célèbres usines « Mercédès », vient d'enrichir d'un fleuron enviable entre tous la déjà si brillante collection de distinctions diverses qui lui furent décernées dans nombre de manifestations industrielles et sportives.

M. C.-L. Charley vient de recevoir une médaille d'or grand module, d'un fort bel aspect artistique, du ministre de la Marine, en récompense de ses brillantes victoires dans les courses de canots automobiles « Paris à la Mer ».

Bravo pour l'infatigable pionnier de la navigation nouvelle dont l'avenir est des plus brillants.

Finance

La Bourse manque d'intérêt — et d'affaires — en ce moment. Il y règne un grand calme, lequel, d'ailleurs, n'engendre pas la moindre faiblesse, et les couches d'acheteurs se succèdent dont les ordres ne provoquent que de modestes fluctuations.

Une seule chose est remarquable : le dédain que paraît éprouver la finance pour les événements d'ordre politique.

C'est à peine si, d'une façon très fugitive, le cote a enregistré quelques écarts provoqués soit par les grèves d'Allemagne et de Russie, soit par la tentative avortée de révolution dans la République Argentine.

Quant à la guerre d'Extrême-Orient, personne ne s'en soucie.

A quoi tient un tel état d'esprit? Probablement à l'abondance croissante des capitaux en quête d'emploi. Il n'y a pas d'autre raison à invoquer, à moins que le monde financier, gagné à la douce philosophie d'Alfred Capus, ne pense, comme lui, que tout finit toujours par s'arranger...

C. Levrai.

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Format comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Automobiles

Rochet-Schneider 24 et 35 HP, modèle 1905, livraison février, mars, avril, etc.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande.

Renault frères 20, 14 et 10 HP, modèle 1905, livraison janvier, février, mars, etc.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande.

Panhard et Levassor 10, 15, 18, 24, 35 et 50 HP, 1905, livraison de suite ou à bref délai avec ou sans carrosserie.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande. (2175)

PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, doub. phaét., occ.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, tonneau, occ.
MORS, 19 HP, tonneau, occasion.
RENAULT frères, 14 HP, 1903, limousine, occasion.
RENAULT frères, 10 HP, 1903, limousine, occ.
MERCÉDÈS 22 HP, double phaéton, entrées latérales, dais fixe et fermé à l'arrière.
C. G. V. 20 HP, double phaéton.
PANHARD-LEVASSOR, 24 HP, tonneau.
Vente, achat, échange.
Reprise en compte de toutes voitures de bonnes marques, sans exception, sur châssis ou voitures complètes, neuves ou d'occasion.
Ernest Loste, 37, rue Brunel, Paris. Tél. : 555-43. (2176)

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Tél. 307-52. (2177)

Occasion, Voiture 12-15 HP Panhard, 2 m. 40, carrosserie neuve, coupé limousine, entrées latérales. Conditions de prix très avantageuses. *Auto-Palace*, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2178)

Panhard-Levassor, châssis et voitures 15 et 18 HP, entrées latérales, pour doubles phaétons ou grandes limousines dernier modèle 1905.
Auto-Palace, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Tél. 524-27.
Agents directs de Panhard-Levassor, conditions et livraisons les plus avantageuses. (2179)

De Dion 4 cylind. Landaulet de luxe, 4 places, livrable de suite. Livraison rapide des nouveaux modèles 1905.
AUTO STAND, 20, rue Daret. (2180)

DE DION 6 ch., roues égales..... Fr. 1.950
TONNEAU BOLIDE 6 ch., de Dion.. 2.300
TONNEAU 9 ch., de Dion..... 2 700
12 CH. DARRACQ soupapes commandées... 3.700
LIMOUSINE DEMONTABLE 20 ch..... 7.500
Société Féria, 71, av. de la Grande-Armée. (2181)

PANHARD 7 ch., ton., 2 all., dais, glace. Fr. 3.500
PANHARD 8 ch., Paris-Amsterdam, tonn., allum. électr., dais, glace, acc., état neuf. 3.900
RENAULT 7, 8, 9, 10, 14, 20 ch, neuves et occas., depuis..... 3.500
ARIES 24 ch., dble pha., entr. siège piv., nve. 12.000
Automobilium, 66, av. de la Gr.-Armée. T. 539-96. (2182)

Hotchkiss. Superbe occasion, double phaét. Rothschild, 20 ch., entrée latérale, peu roulé, état neuf. Mignaqui, 9, boul. Carabacel, Nice. (2183)

A vendre par suite de dissolution de société limousine démont. 10 ch. Aster, double phaéton 8 ch. de Dion; landaulet Filtz 10 ch.; Tonneau Sage, 10 ch. Aster; landaulet 12 ch Aster, 4 pl.; landaulet 9 ch. de Dion, 4 pl; 2 cabs 10 ch. Aster; 6 cabs 9 ch. de Dion; 1 quadricycle Peugeot. S'adresser : 9, rue Montrosier, près la porte Maillot, à Neuilly-sur-Seine. (2184)

A céder par suite de dissolution de société fonds de commerce pour location automobiles, droit au bail, matériel, agencement, installation. S'adresser : 9, rue Montrosier, Neuilly-sur-Seine (près la porte Maillot). (2185)

Appareils Photographiques

Achet. bon appareil photogr. G. F., 4, boulevard Beaumarchais. (2186)

Bicyclettes

2 belles bicyclet., hom. et dame., F. Clément, roue libre, facultat. payée 280 fr. en sept. à vend. 120 fr. Ob., 49, r. d'Amsterdam. (2187)

Chiens

Cause départ étranger, lévrier, sloughi-gazelle, chien splendide sous tous rapports, 20 mois, robe zébrée, tr. doux, taille 0 m. 75, proven. dir. d'Algérie. Race très rare. Envoi photo sur demande. Prix à débattre. M G. du Liuerb, 30, r. de l'Est, Poitiers. (2188)

Suis amateur fox-terrier, 6 mois, bien marqué, 10 fr. Ecrire : Rogé, 90, r. St-Louis-en-l'Isle, Paris. (2189)

Seule importation directe de chiens fox-terriers d'Angleterre, adultes, 30 fr. Chiots, 15 fr. Magnifique loulou de Poméranie gris fer, 60 fr.; petits schipperkes noir jais, 60 fr. pièce; beaux petits griffons singes, 100 fr. pièce; magnifique caniche noir, 60 fr; terriers anglais noir et feu, 150 fr. pièce. Richard de Boeve, Lille. (2190)

Collections

120 francs *Vie au Grand Air*, compl., 4 ann. rel., Neumann, à Epernon (Eure-et-Loir). (2191)

A vendre. Collection *Vie au Grand Air*, 5 vol. reliés. Conditions très avantageuses. Ecrire à M. Peauger, clerc de notaire à Châteauneuf (Eure-et-Loir). (2192)

Collection complète de la *Vie au Grand Air* (manque n° 192) à vendre 115 francs. Beigneux, route d'Ozon, Châtellerault. (2193)

75 fr. état neuf. *Vie au Grand Air*, manque premiers numéros. Raymond Pluchart, A... (Nord). (2194)

Cours et Leçons

Ecole A.-M. Leçons d'automobile. Prix à forfait. Références gratuites sur les chauffeurs disponibles. 23, rue Louis-Blanc, à Levallois, près la porte Courcelles. (2195)

Motocyclettes

Occasion. Motocyclette Alcyon. Moteur 2 23/4 HP dernier modèle, dernier perfect., pneus Dunlop, 500 fr. Jolivet, 253, boul. Pereire, Paris (Porte-Maillot). (2196)

Occasions

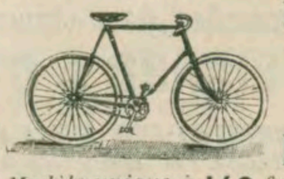
2 riches couvertures fourrure loup P. auto avec drap. Burrel tr. chaudes, 170 × 130 neuv. valant 150 fr. pièce, cédées à 60 fr. ou 100 fr. les 2. Occasion à saisir. Catelle, fabr. de toiles, Marchiennes (Nord). (2197)

A vendre 400 francs, superbe peau de tigre du Tonkin; longueur totale, 2 m. 80; largeur aux flancs 1 m. 20. A. L., poste restante, rue Ballu. (2198)

Voitures

Occasion, demonté, coupé moderne (Kellner), cause 1.000 fr. Victoria, harnais. 12, r. Galvani. (2199)

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Poudre et Cigarettes ESPIC



Bicyclette Toutes pièces **B.S.A.** Pneus Dunlop
190 francs garanti 5 ans.
Modèle unique à **140** *francs — Catalogue franco*
Cycles OBLIN 49, rue d'Amsterdam, Paris. Téléphone 256-31

APPAREILS spéciaux pour l'usage intime de l'homme et de la femme. Envoi six échantillons. Catalogues contre 0.60. André et Cie, 45, rue Volta, Paris.

BOUGIE LUTHI
A CLICHY, "La Reine des Bougies", 29, rue Brunel, Paris
Bougies spéciales pour "Magnéto
BOUGIE LUTHI
A CLICHY, "La Reine des Bougies", 29, rue Brunel, Paris

LIVRES très curieux et Catalogue 4 fr. **PHOTOS** très artistique lots à 5, 10 15 et 20 **LEMÉE**, éditeur, Boîte 238, BRUXELLES

MOTO NAPHTA

LE PRÉSERVATEUR DE CONDOM et le Vepitor (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames.
6 échantillons extra et catal. illust. env. cont. 1f25 timb. ou mandat.
Fabrication française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — H.-L. Mott.

Le Gérant : Jarrige